Ministère des Transports

Rapport annuel de gestion 2012 2013

Québec

Rapport annuel de gestion 2012-2013

Ministère des Transports

Québec

Cette publication peut également être consultée à l'adresse électronique suivante :
www.mtq.gouv.qc.ca.

Ministère des Transports du Québec

ISBN 978-2-550-68579-1 (version imprimée)
ISBN 978-2-550-68581-4 (cédérom)
ISBN 978-2-550-68580-7 (PDF)

Dépôt légal - Bibliothèque et Archives nationales du Québec, 2013

Soucieux de protéger l'environnement, le ministère des Transports du Québec favorise l'utilisation de papier fabriqué à partir de fibres recyclées pour la production de ses imprimés.

Imprimé sur du papier Rolland Enviro100 contenant 100 % de fibres recyclées postconsommation, certifié Éco-Logo, procédé sans chlore, FSC recyclé et fabriqué à partir d'énergie biogaz.

Recyclé
Contribue à l'utilisation responsable des ressources forestières
www.fsc.org Cert no. SGS-COC-003685
© 1996 Forest Stewardship Council

Rapport annuel de gestion 2012-2013

Table générale des matières

Le mot du ministre 5

Le mot de la sous-ministre 7

Le ministère des Transports 9

Le Centre de gestion de l'équipement roulant 167

L'organigramme au 31 mars 2013 218

Le mot du ministre

Monsieur Jacques Chagnon
Président de l'Assemblée nationale
l'hôtel du Parlement
Québec

Monsieur le Président,

C'est avec plaisir que je vous transmets le *Rapport annuel de gestion 2012-2013* du ministère des Transports et du Centre de gestion de l'équipement roulant. Ce rapport a été réalisé conformément aux dispositions de la Loi sur l'administration publique et rend compte des résultats obtenus en fonction des engagements du Ministère et de l'unité autonome de service.

L'année financière 2012-2013 a notamment été marquée par l'adoption de la Loi sur l'intégrité en matière de contrats publics. Ce geste phare a une incidence sur le Ministère puisque celui-ci est le plus grand donneur d'ouvrage au sein du gouvernement du Québec. Cette loi fixe des exigences élevées pour les entreprises désireuses de réaliser des contrats publics. Elle témoigne à la fois de la ferme volonté de ne faire aucun compromis sur les questions d'intégrité et d'assurer une transparence accrue dans la gestion des dépenses, de manière à payer le juste coût pour les investissements dans les infrastructures publiques.

Au cours de cette année, le Ministère s'est investi activement dans la promotion des transports durables. À ce titre, il a entrepris l'élaboration de la nouvelle Politique québécoise de mobilité durable, qui placera l'usager au cœur des préoccupations.

Le Ministère a également lancé une campagne de recrutement sans précédent afin de renforcer l'expertise dans son organisation. Cette campagne s'inscrit dans le cadre d'un programme audacieux d'attraction et de fidélisation du personnel visant à recruter près de 2 000 employés au cours des cinq prochaines années.

Ces actions sont autant d'étapes qui ouvrent la voie à une amélioration des pratiques, afin que le Ministère puisse remplir encore plus efficacement sa mission et contribuer ainsi au développement du Québec.

Veuillez agréer, Monsieur le Président, l'expression de mes sentiments les plus respectueux.

Le ministre des Transports

SYLVAIN GAUDREAULT
Québec, octobre 2013

Le mot de la sous-ministre

Monsieur Sylvain Gaudreault
Ministre des Transports
Hôtel du Parlement
Québec

Monsieur le Ministre,

Je suis heureuse de vous soumettre le *Rapport annuel de gestion 2012 2013* du ministère des Transports. En plus de présenter le bilan des activités du Ministère pour la dernière année, ce rapport reflète les résultats des activités du Centre de gestion de l'équipement roulant.

Ce rapport met également en lumière les nombreuses réalisations qui ont marqué cette année financière. Ainsi, le Ministère, avec la collaboration de l'ensemble de ses partenaires, a poursuivi ses efforts en vue d'assurer la sécurité des usagers de la route. Les interventions effectuées sur le réseau routier, l'entrée en vigueur de nouvelles règles, de même que les diverses campagnes de sécurité sont autant d'éléments qui ont contribué de façon importante, cette année encore, à améliorer le bilan routier.

Par ailleurs, concernant l'état des routes au Québec, la proportion des chaussées et des structures en bon état sur le réseau a connu une hausse par rapport au dernier exercice. Il s'agit même des meilleurs résultats jamais observés depuis 1999. Aussi, la hausse importante des déplacements en transport en commun est liée, en partie, aux différentes initiatives et aux investissements du Ministère dans le domaine.

Au chapitre de la lutte contre la collusion et la corruption, le Ministère a poursuivi la mise en œuvre d'une série d'actions qui concourent significativement au respect des nouvelles priorités gouvernementales que sont la protection de l'intégrité des contrats publics dans le domaine de la construction, l'affirmation d'un nouveau leadership en matière d'expertise et l'utilisation judicieuse des fonds publics.

En ce sens, le recrutement d'effectifs supplémentaires au cours des derniers mois a permis au Ministère de rehausser son expertise à l'interne, et ce, afin de prévenir et de détecter davantage les actes de collusion et de rendre imputables les entreprises avec lesquelles il est engagé sur une base contractuelle.

J'adresse toute ma reconnaissance aux membres du personnel du Ministère qui, par leur travail, leur professionnalisme et leur dévouement, contribuent à l'accomplissement de notre mission et au mieux-être de la collectivité.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Ministre, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

La sous-ministre des Transports

DOMINIQUE SAVOIE
Québec, octobre 2013

Ministère des Transports

Rapport annuel de gestion 2012-2013

Table des matières

La déclaration de la direction 13

Le rapport de validation de la Direction de l'audit interne et de l'évaluation de programmes 15

Le contexte et les faits saillants 17

Partie 1 : La présentation du ministère des Transports **21**
1.1 La mission 22
1.2 La clientèle et les partenaires 23
1.3 L'organisation administrative 23

Partie 2 : Les ressources **25**
2.1 Les ressources humaines 26
2.2 Les ressources financières 29
2.3 Le Plan annuel de gestion des dépenses 2012-2013 35
2.4 Les revenus 37
2.5 Les mesures de réduction de dépenses 39
2.6 Les ressources informationnelles 40

Partie 3 : Les résultats **45**
3.1 Le sommaire des résultats du Plan stratégique 46
3.2 Le sommaire des résultats du Plan d'action de développement durable 51
3.3 Les résultats détaillés 56
3.4 Les résultats des engagements énoncés dans la Déclaration de services aux citoyens 117

Partie 4 : Les exigences législatives et gouvernementales **125**
4.1 L'application de la politique linguistique 126
4.2 L'accès à l'information et la protection des renseignements personnels 127
4.3 L'accès à l'égalité en emploi 128
4.4 L'égalité entre les femmes et les hommes 132
4.5 La Politique de financement des services publics 133
4.6 Le suivi des recommandations du Vérificateur général du Québec 136
4.6.1 Les résultats 2012-2013 en matière d'audit interne : validation des contrats avant attribution et suivi des recommandations du Vérificateur général à la suite de son rapport du 18 novembre 2009 143
4.7 L'allègement réglementaire et administratif 146
4.8 L'éthique 147
4.9 L'occupation et la vitalité des territoires 147
4.10 L'état d'avancement de la mise en œuvre des actions pour lutter contre la collusion et la corruption 150
4.11 Les cinémomètres photographiques (radars photo) et systèmes photographiques de contrôle de circulation aux feux rouges 155

Annexes **157**
Annexe I La classification du réseau routier 2012-2013 158
Annexe II Les outils de gestion pour améliorer la performance 160
Annexe III Les sites à potentiel d'amélioration en sécurité routière ayant fait l'objet d'investissements 161

Liste des sigles et acronymes

AMT	Agence métropolitaine de transport
CAIEP	Comité d'audit interne et d'évaluation de programmes
CFIL	Chemin de fer d'intérêt local
CGER	Centre de gestion de l'équipement roulant
CRÉ	Conférence régionale des élus
CTQ	Commission des transports du Québec
FORT	Fonds des réseaux de transport terrestre
GES	Gaz à effet de serre
IRI	Indice de rugosité international
kt	Kilotonne
MAMROT	Ministère des Affaires municipales, des Régions et de l'Occupation du territoire
MDDEFP	Ministère du Développement durable, de l'Environnement, de la Faune et des Parcs
MRN	Ministère des Ressources naturelles
PADD	Plan d'action de développement durable
PAGMTAA	Programme d'aide gouvernementale aux modes de transport alternatifs à l'automobile
PPP	Partenariat public-privé
PS	Plan stratégique
RSSCE	Réseau stratégique en soutien au commerce extérieur
SAAQ	Société de l'assurance automobile du Québec
SGE	Système de gestion environnementale
SOFIL	Société de financement des infrastructures locales du Québec
SOVT	Stratégie pour assurer l'occupation et la vitalité des territoires
STM	Société de transport de Montréal
UPAC	Unité permanente anticorruption
VHR	Véhicule hors route

La déclaration de la direction

Les résultats et les renseignements contenus dans le présent rapport annuel de gestion relèvent de la responsabilité de la sous-ministre et des membres de la direction du ministère des Transports. Cette responsabilité porte sur l'exactitude, l'exhaustivité et la fiabilité de l'information contenue dans le *Rapport annuel de gestion 2012-2013*.

À notre connaissance, les résultats et les renseignements du *Rapport annuel de gestion 2012-2013* du ministère des Transports :

- décrivent fidèlement la mission, les domaines d'activité, la structure et l'utilisation des ressources de l'organisation;
- présentent les engagements, les principaux objectifs et les résultats de l'organisation;
- couvrent l'ensemble des interventions importantes du Ministère;
- fournissent de l'information sur les exigences législatives et gouvernementales;
- sont fiables et exacts.

Les membres de la direction approuvent le présent rapport annuel de gestion. De plus, la Direction de l'audit interne et de l'évaluation de programmes a évalué le caractère plausible et cohérent des résultats, renseignements et explications présentés dans le rapport annuel de gestion, et a produit un rapport de validation.

À notre avis, l'information contenue dans ce document ainsi que les contrôles y afférents sont fiables et correspondent à la situation telle qu'elle se présentait au 31 mars 2013.

Les membres de la direction,

DOMINIQUE SAVOIE
Sous-ministre

ANDRÉ CARON
Sous-ministre associé de la Direction générale des territoires

DANIÈLE CANTIN
Sous-ministre adjointe de la Direction générale des services à la gestion et de la surveillance des marchés

CHANTAL GINGRAS
Sous-ministre adjointe de la Direction générale adjointe de la planification et de la coordination territoriale

ANNE-MARIE LECLERC
Sous-ministre adjointe de la Direction générale des infrastructures et des technologies

GINETTE SYLVAIN
Sous-ministre adjointe de la Direction générale adjointe des projets stratégiques

ANDRÉ MELOCHE
Sous-ministre adjoint de la Direction générale des politiques et de la sécurité en transport

Le rapport de validation de la Direction de l'audit interne et de l'évaluation de programmes

Madame la Sous-Ministre,

Nous avons examiné les résultats et les renseignements présentés dans le *Rapport annuel de gestion 2012-2013* du ministère des Transports pour l'exercice terminé le 31 mars 2013. Ces résultats et ces renseignements découlent des orientations, des objectifs et des enjeux du *Plan stratégique 2008-2012*, du *Plan annuel de gestion des dépenses 2012-2013* et du *Plan d'action de développement durable 2009-2013*, des engagements de la *Déclaration de services aux citoyens* ainsi que des exigences législatives et gouvernementales. Le *Plan stratégique 2008-2012* du Ministère a été reconduit pour l'exercice financier 2012-2013.

La responsabilité de l'exactitude, de l'exhaustivité et de la fiabilité de l'information contenue dans le *Rapport annuel de gestion 2012-2013* incombe à la direction du Ministère. Notre responsabilité consiste à exprimer un avis sur le caractère plausible des résultats, des renseignements et des explications fournis ainsi que sur la cohérence de l'information en nous basant sur les travaux réalisés au cours de notre examen.

Notre examen a été fondé sur les Normes internationales pour la pratique professionnelle de l'audit interne. Nos travaux ont consisté essentiellement à obtenir des renseignements et des pièces justificatives, ainsi qu'à appliquer des procédures analytiques et des contrôles arithmétiques. Notre examen ne visait pas à vérifier les systèmes de compilation, ni à évaluer le contrôle interne, ni à effectuer des sondages. Un examen ne constitue pas un audit et, par conséquent, nous n'exprimons pas une opinion d'audit sur l'information contenue dans le présent rapport.

Au terme de notre examen, nous concluons que les résultats, les renseignements et les explications présentés dans le *Rapport annuel de gestion 2012-2013* du ministère des Transports paraissent plausibles et cohérents.

La directrice de l'audit interne
et de l'évaluation de programmes

Louise Boily

LOUISE BOILY
Québec, octobre 2013

Le contexte et les faits saillants

La pérennité des infrastructures routières

Les investissements de 3,4 milliards de dollars réalisés sur le réseau routier en 2012-2013 ont contribué à améliorer de façon considérable la qualité et la sécurité des infrastructures qui sont à la disposition des usagers de la route et qui seront léguées aux générations futures. Ils ont, en plus, contribué à la relance économique du Québec et de ses régions en assurant le maintien ou la création de nombreux emplois.

Le Fonds des réseaux de transport terrestre (FORT) est alimenté par des sources de revenus spécifiques, soit principalement la taxe sur les carburants et les droits sur les permis de conduire et sur les immatriculations. Il lie le financement du transport collectif à celui du réseau routier dans une perspective de développement durable.

Au cours de l'exercice 2012-2013, la proportion de chaussées en bon état sur l'ensemble du réseau a atteint 78,4 %, ce qui représente une hausse de 2,2 points de pourcentage par rapport au dernier exercice. Pour ce qui est des structures, cette proportion est passée à 69,9 %, surpassant le résultat de l'exercice précédent de 1,8 point de pourcentage. Bref, il s'agit des meilleurs résultats observés depuis 1999.

En ce qui concerne les ponts du réseau municipal gérés par le Ministère, on observe cette année une hausse de 1,0 point de pourcentage du nombre de structures qui ne nécessitent aucune intervention avant cinq ans. Depuis 2008-2009, une augmentation de plus de 11 points de pourcentage a été enregistrée grâce aux investissements du Ministère, qui ont permis d'amorcer le redressement de la situation.

Des systèmes de transport efficaces, diversifiés et intégrés qui contribuent à la réduction des émissions de gaz à effet de serre, à la mobilité durable et à la compétitivité de l'économie

Entre 2006 et 2011, l'achalandage annuel du transport en commun a augmenté de 11,5 %. En 2011, quelque 584,6 millions de déplacements en transport en commun ont été effectués au Québec.

Le Programme d'aide gouvernementale à l'amélioration de l'efficacité énergétique dans le transport routier, ferroviaire et maritime a été lancé en juin 2009. Pour le volet maritime et ferroviaire, 23 projets ont été acceptés depuis le lancement du programme, dont 7 projets au cours de l'année 2012-2013. Pour le volet camionnage, 2 055 demandes ont été acceptées depuis le lancement du programme.

Des travaux majeurs permettant d'améliorer la capacité ou la sécurité du réseau stratégique en soutien au commerce extérieur (RSSCE) ont été réalisés sur près de 240 km, ce qui a contribué à faciliter les échanges économiques avec nos partenaires commerciaux. Parmi les projets majeurs, il faut noter le parachèvement du tronçon ouest des autoroutes 30 et 530, le doublement de l'autoroute 73 à Saints-Anges et à Saint-Joseph-de-Beauce, ainsi que la construction de la route 175 à quatre voies divisées dans la réserve faunique des Laurentides.

La sécurité routière et les initiatives des partenaires

Le bilan routier s'est encore une fois amélioré en 2012, avec une diminution de 50 décès et de 57 blessés graves. Au chapitre des décès, il s'agit d'une réduction de près de 34 % par rapport à la moyenne de la période 2003-2007, bien que l'on déplore toujours 436 décès sur les routes du Québec, soit le plus bas nombre enregistré depuis les 20 dernières années. Il est à noter que, parmi ces décès, 82 accidents mortels ont impliqué des véhicules lourds. En ce qui a trait aux blessés graves, une réduction de plus de 45 % par rapport à la moyenne de la période 2003-2007 a été enregistrée en 2012.

Depuis juin 2012, le Code de la sécurité routière autorise l'utilisation des radars photo. Au cours de l'exercice 2012-2013, les appareils en service étaient au nombre de 15, soit 6 cinémomètres photographiques fixes mesurant la vitesse, 3 cinémomètres photographiques mobiles mesurant la vitesse et 6 systèmes photographiques de contrôle de circulation aux feux rouges.

Le Ministère a investi plus de 1 milliard de dollars pour rendre ses infrastructures routières plus sûres. Une somme de plus de 276 millions de dollars a été consacrée à des projets qui incluent la correction de sites à potentiel d'amélioration; à cet égard, 25 sites de cette nature ont été corrigés. Diverses mesures ayant une efficacité reconnue pour améliorer la sécurité de l'environnement routier ont aussi été réalisées sur les routes du Québec, à savoir : la correction de l'orniérage, l'asphaltage des accotements, l'installation et le remplacement de glissières de sécurité, le remplacement d'extrémités de glissières, l'implantation de bandes rugueuses, la petite signalisation et le marquage. À ce dernier sujet, le taux de présence du marquage sur les routes au printemps a atteint 93 % en 2012-2013, ce qui représente une hausse de 5 points de pourcentage par rapport à l'exercice précédent.

L'aménagement de haltes routières à proximité des autoroutes et la mise en place d'un réseau de villages-relais contribuent à fournir des services et de l'information pertinente aux usagers de la route dans le but d'améliorer la sécurité routière. En juin 2012, l'aire de service de Memphrémagog s'est ajoutée, portant à 9 le nombre de haltes modernisées. De plus, le réseau des villages-relais comprend maintenant la municipalité de Yamachiche, dans la région de la Mauricie, ce qui porte à 39 le nombre de villages-relais implantés au Québec.

Une organisation performante pour de meilleurs services aux citoyens

La forte croissance du volume de travaux d'infrastructure confirme le rôle du Ministère en tant que plus important donneur d'ouvrage du gouvernement. À ce titre, de nouvelles mesures ont été mises en place afin de resserrer davantage la gestion des contrats et de s'assurer que les contribuables québécois obtiennent des services et des biens conformes aux exigences applicables, au meilleur coût et dans le respect des règles et procédures en vigueur.

Le Ministère est activement engagé dans la protection de l'intégrité des contrats publics et l'affirmation d'un nouveau leadership d'expertise. Avec la collaboration de l'Unité permanente anticorruption (UPAC), le Ministère a élaboré une formation donnée en continu sur la protection de l'intégrité des contrats publics. Entre le 21 février et 18 mars 2013, ce sont 8 sessions de formation qui ont ainsi été données à 156 participants (employés et gestionnaires) directement concernés par la gestion des contrats.

Afin de rehausser son expertise, de prévenir et détecter la collusion et de rendre imputables les entreprises avec qui il est engagé sur une base contractuelle, le Ministère a procédé à l'affectation de 153 employés dans le cadre de la mise en œuvre des actions pour renforcer la lutte contre la collusion et la corruption.

Les engagements de la Déclaration de services aux citoyens sont mis en application dans l'ensemble des unités du Ministère de façon à offrir des services accessibles et de grande qualité, et ce, de manière courtoise, diligente et confidentielle. Le Ministère s'assure de diffuser une information pertinente et à jour sur ses produits et ses services non seulement au moyen du service Québec 511 Info Transports, mais aussi par les brochures et les dépliants qu'il met à la disposition du public. La satisfaction des citoyens représente une priorité. Selon un sondage réalisé à l'hiver 2013, les usagers du service Québec 511 Info Transports semblent généralement satisfaits des services offerts, que ce soit par téléphone (92 %) ou par le Web (96 %).

Le développement durable

Le Plan d'action de développement durable 2009-2013, qui en est à sa quatrième année de mise en œuvre, présente un pourcentage général de réalisation de 86 %.

En 2012-2013, une vidéo de sensibilisation au développement durable a été produite à l'intention du personnel ouvrier du Ministère et du Centre de gestion de l'équipement roulant (CGER). De plus, 335 personnes, soit 3 % de plus que la cible visée, ont suivi une formation portant notamment sur la prise en compte des principes de développement durable.

Les actions prévues au plan d'action annuel mettant en œuvre la Politique ministérielle sur le transport routier des marchandises 2009-2014 ont été réalisées à 89,2 %, dépassant largement la cible fixée à 80 %.

En ce qui concerne le remplacement de ponts acier-bois, 34 % ont été remplacés par un autre type de pont, soit 9 % de plus que la cible.

Le potentiel de réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES) découlant des différents programmes associés à la Politique québécoise du transport collectif, financés par le Fonds vert, est estimé à 156 kilotonnes (kt), soit 26 de plus que le potentiel identifié.

Partie I

La présentation du ministère des Transports

Partie I

La présentation du ministère des Transports

1.1 La mission

Le Ministère[1] a pour mission d'assurer, sur tout le territoire, la mobilité durable des personnes et des marchandises par des systèmes de transport efficaces et sécuritaires qui contribuent au développement du Québec.

Le Ministère agit comme un acteur de premier plan dans l'organisation des systèmes de transport au Québec. Il s'appuie sur une collaboration étroite avec ses partenaires pour optimiser les efforts de tous dans le respect des responsabilités de chacun. Il s'engage à effectuer une gestion compétente, responsable et innovatrice des réseaux dont il a la responsabilité directe et il est soucieux d'offrir à la population des systèmes de transport modernes, sécuritaires et efficaces, en interrelation avec leurs équivalents d'autres États.

Plus précisément, le Ministère élabore et propose au gouvernement des politiques relatives aux services, aux réseaux et aux systèmes de transport. Ces dernières se concrétisent par les activités suivantes :

- la planification, la conception et la réalisation des travaux de construction, d'amélioration, de réfection, d'entretien et d'exploitation du réseau routier et des autres infrastructures de transport qui relèvent de sa responsabilité;
- le soutien technique et financier aux municipalités relativement à l'entretien, à la réfection et à l'amélioration du réseau routier local;
- le soutien aux systèmes de transport des personnes, notamment le transport en commun en milieu urbain, le transport adapté ainsi que le transport maritime et aérien dans les régions;
- l'élaboration et la mise en œuvre de programmes de sécurité en transport;
- le soutien au transport des marchandises, en favorisant l'intermodalité et l'utilisation des différents modes de transport (routier, ferroviaire, maritime et aérien).

[1] Le lecteur est invité à consulter le site Web du Ministère (www.mtq.gouv.qc.ca), qui fournit l'ensemble de l'information concernant l'organisation.

1.2 La clientèle et les partenaires

La clientèle du Ministère comprend toute personne ou toute entreprise susceptible d'utiliser les systèmes de transport, à titre d'usager du réseau routier ou des réseaux maritime, aérien et ferroviaire, plus particulièrement lorsque la gestion de ces réseaux relève du gouvernement du Québec, ou encore à titre d'usager de véhicules hors route (VHR).

Le Ministère compte sur l'appui, la collaboration et l'engagement de nombreux partenaires publics et privés pour offrir à la population et aux entreprises des systèmes de transport appropriés et fonctionnels. À cet égard, il maintient des liens étroits avec les ministères et organismes du gouvernement du Québec, avec les organismes publics de transport, avec les conseils intermunicipaux de transport, ainsi qu'avec les organismes municipaux et intermunicipaux de transport. Il travaille aussi en collaboration avec les municipalités, les municipalités régionales de comté, les communautés métropolitaines, les conférences régionales des élus (CRÉ), les communautés autochtones et les organismes qui les représentent, ainsi qu'avec le gouvernement du Canada et les organismes qui relèvent directement ou indirectement de sa responsabilité. Enfin, le Ministère entretient des relations notamment avec les gouvernements des autres États, provinces et territoires, les universités et les centres de recherche, de même qu'avec les associations ou les entreprises de services de transport, de génie-conseil et de construction.

1.3 L'organisation administrative

Le personnel du Ministère est réparti dans les cinq unités administratives[7] suivantes :

- le Bureau de la sous-ministre;
- la Direction générale des territoires;
- la Direction générale des politiques et de la sécurité en transport;
- la Direction générale des infrastructures et des technologies;
- la Direction générale des services à la gestion et de la surveillance des marchés.

Le Ministère compte aussi une unité autonome de service, soit le Centre de gestion de l'équipement roulant (CGER).

La Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ), la Société des traversiers du Québec (STQ), la Commission des transports du Québec (CTQ) et l'Agence métropolitaine de transport (AMT) relèvent directement du ministre des Transports. Ces organismes présentent leur propre rapport annuel.

[7] Le lecteur peut également se référer à l'organigramme du Ministère, qui est présenté après la section du CGER.

Partie 2

Les ressources

Partie 2

Les ressources

2.1 Les ressources humaines

Le Ministère peut compter sur un important effectif[3] régulier[4] et occasionnel composé d'employés qui mettent leurs compétences et leurs habiletés au service de la population québécoise. L'effectif régulier moyen en poste au Ministère au cours de l'année 2012-2013 s'élevait à 4 598 employés, soit 36,1 % de femmes et 63,9 % d'hommes. Du côté des occasionnels, l'effectif compte 1 896 personnes, dont 19,4 % de femmes et 80,6 % d'hommes.

Sylvie Favron, chauffeuse de camions lourds.

Effectif régulier moyen par territoire de travail

Territoire de travail	2011-2012	2012-2013
Abitibi-Témiscamingue	161	185
Bas-Saint-Laurent—Gaspésie—Îles-de-la-Madeleine	279	329
Bureaux centraux de Montréal	102	106
Bureaux centraux de Québec	1 237	1 299
Capitale-Nationale	327	373
Chaudière-Appalaches	251	289
Côte-Nord	156	181
Estrie	166	185
Est-de-la-Montérégie	182	206
Île-de-Montréal	253	305
Laurentides-Lanaudière	202	221
Laval—Mille-Îles	122	130
Mauricie—Centre-du-Québec	204	235
Ouest-de-la-Montérégie	180	216
Outaouais	135	143
Saguenay—Lac-Saint-Jean—Chibougamau	186	195
TOTAL POUR L'ENSEMBLE DU MINISTÈRE	**4 143**	**4 598**

3 Ces chiffres incluent également les employés du cadre.

4 Lorsqu'il est utilisé avec les mots « personnel », « effectif » ou « employé », l'adjectif « régulier » désigne le personnel permanent et temporaire.

Effectif moyen régulier et occasionnel*

Catégorie d'emploi	Effectif 2011-2012			Effectif 2012-2013			Variation (%)
	Régulier	Occasionnel	Total	Régulier	Occasionnel	Total	
Personnel d'encadrement	323	1	324	326	1	327	0,9
Professionnels	783	70	853	839	79	918	7,6
Ingénieurs	567	11	578	642	15	657	13,7
Techniciens des travaux publics	786	88	874	836	79	915	4,7
Personnel de soutien et technique	1 011	358	1 369	1085	344	1 429	4,4
Ouvriers	673	1 550	2 223	870	1 378	2 248	1,1
TOTAL DES EMPLOYÉS	**4 143**	**2 078**	**6 221**	**4 598**	**1 896**	**6 494**	**4,4**

Source des tableaux : SAGIP

* Cette donnée correspond au nombre moyen de personnes ayant occupé un emploi occasionnel au cours de l'année, excluant les stagiaires et les étudiants. Elle inclut les 996 employés saisonniers en 2012-2013 (1 257 en 2011-2012) qui figurent sur des listes de rappel et qui ont été rappelés durant l'année.

La régularisation de la situation des occasionnels de longue durée

Le nombre d'employés occasionnels a diminué en 2012-2013 à la suite de l'opération gouvernementale visant à régulariser la situation des occasionnels de longue durée. Par cette opération, 340 employés occasionnels ont acquis le statut d'employés réguliers.

L'ajout d'effectif sur un horizon de cinq ans

Le 18 octobre 2011, le Conseil du trésor a autorisé, à compter de l'exercice 2012-2013, l'ajout graduel d'un maximum de 970 équivalents temps complet (ETC) afin de soutenir le Ministère dans sa volonté de rehausser son expertise, de prévenir et de détecter la collusion, et de rendre imputables les entreprises avec qui il est engagé sur une base contractuelle. En date du 31 mars 2013, le Ministère avait procédé à l'affectation de 153 employés dans le cadre de la mise en œuvre des actions concertées pour renforcer la lutte contre la collusion et la corruption.

L'optimisation de la performance de l'organisation

Afin d'optimiser sa performance dans un contexte de lutte contre la collusion et la corruption, le Ministère a, par l'entremise de son équipe interne de spécialistes en matière d'optimisation des processus et d'amélioration continue, mis à contribution, en 2012-2013, plus de 250 employés dans la réalisation d'une vingtaine de projets d'amélioration visant les processus administratifs clés.

La formation et le perfectionnement du personnel

Le Ministère a investi 4 711 803 $ en activités de formation et de perfectionnement. Ce montant inclut les coûts des ressources internes et externes, les frais de déplacement et de séjour des employés ainsi que les salaires. Le bilan de la formation totalise 16 016 jours-personnes, ce qui représente une moyenne de 2,46 jours de formation par employé.

Le Ministère continue de répondre aux exigences de la Loi favorisant le développement et la reconnaissance des compétences de la main-d'œuvre. De plus, il donne la priorité au maintien des activités de formation en lien avec sa mission de même qu'en génie. Les tableaux suivants présentent les ressources financières consacrées à la formation du personnel et les jours-personnes par catégorie d'emploi.

Sommes consacrées à la formation et au perfectionnement selon le domaine d'expertise*

Domaine d'expertise	2011-2012 ($)	2012-2013 ($)
Cadre administratif	309 271	534 818
Informatique et bureautique	394 001	605 827
Transports	411 865	512 622
Génie	758 317	1 503 911
Formation à la tâche du personnel ouvrier	131 419	223 352
Santé et sécurité au travail	402 552	532 029
Communication	121 587	222 582
Habiletés de gestion	299 129	518 513
Autres	149 876	58 149
TOTAL	**2 978 017**	**4 711 803**

* Les coûts de formation n'incluent pas ceux pour les étudiants et les stagiaires.

Activités de formation et de perfectionnement par catégorie d'emploi

Catégorie d'emploi	Effectif moyen		Coût de la formation ($)		Jours-personnes de formation	
	2011-2012	2012-2013	2011-2012	2012-2013	2011-2012	2012-2013
Personnel d'encadrement	324	327	457 932	548 232	910	1 135
Professionnels	853	918	612 008	876 911	1 569	2 376
Ingénieurs	578	657	698 291	1 385 944	1 954	3 825
Techniciens des travaux publics	874	915	488 825	860 173	1 946	3 523
Personnel de soutien et technique	1 369	1 429	337 016	533 224	1 493	2 178
Ouvriers	2 223	2 248	383 945	507 319	2 192	2 979
TOTAL	**6 221**	**6 494**	**2 978 017**	**4 711 803**	**10 064**	**16 016**

Les départs à la retraite

Le nombre de départs en 2012-2013 correspond à 5,4 % de l'effectif au cours de l'année 2012-2013, soit 250 départs pour 4 598 employés réguliers.

Nombre de départs à la retraite

Exercice financier	2009-2010	2010-2011	2011-2012	2012-2013
Nombre de départs réels	382	312	285	250

Les bonis au rendement accordés au personnel d'encadrement en 2012-2013

Le Ministère n'a versé aucun boni au rendement en 2012-2013.

2.2 Les ressources financières

Les budgets et les programmes

Le budget de dépenses du Ministère couvre les dépenses courantes et la portion imputable à l'exercice en cours des investissements à long terme (amortissement). Pour l'exercice 2012-2013, il a été établi à 775,7 millions de dollars. Quant au budget d'investissements, qui permet d'acquérir divers biens dont la durée de vie s'étend sur plusieurs années (principalement des infrastructures autres que routières ainsi que des équipements et systèmes informatiques capitalisables), il totalise 80,0 millions de dollars. Ces sommes sont réparties entre les deux programmes courants de la façon suivante :

Budget, dépenses et investissements du Ministère

Programmes courants	Budget[1] (000 $)	Montants réels[2] (000 $)		
Budget de dépenses	2012-2013	2012-2013	2011-2012	2010-2011
01 - Infrastructures et systèmes de transport	**674 471,5**	**625 185,2**	**648 810,8**	**664 327,2**
01 – Transport terrestre	550 192,1	502 519,7	528 192,5	548 685,0
02 – Transport maritime	96 126,7	96 052,5	91 258,3	90 437,5
03 – Transport aérien	14 740,1	14 326,4	17 381,8	12 757,4
04 – Commission des transports du Québec	13 412,6	12 286,6	11 978,2	12 447,3
02 - Administration et services corporatifs	**101 214,7**	**88 306,8**	**95 750,5**	**80 177,1**
01 – Direction	9 368,9	8 837,4	8 559,1	7 965,1
02 – Services administratifs	73 685,6	66 693,5	72 834,2	59 937,1
03 – Planification et recherche-développement	18 160,2	12 775,9	14 357,2	12 274,9
Budget de dépenses total	**775 686,2**	**713 492,0**	**744 561,3**	**744 504,3**
Budget d'investissements				
01 - Infrastructures et systèmes de transport	**72 241,4**	**40 315,2**	**33 093,4**	**35 038,4**
01 – Transport terrestre	24 132,4	9 896,3	6 686,8	8 969,4
02 – Transport maritime	2 009,6	878,8	187,8	29,5
03 – Transport aérien	45 131,0	28 573,8	23 281,3	22 435,2
04 – Commission des transports du Québec	968,4	966,3	2 937,5	3 604,3
02 - Administration et services corporatifs	**7 804,1**	**5 265,1**	**5 370,6**	**2 473,7**
01 – Direction	10,6	0,1	11,4	3,5
02 – Services administratifs	7 765,9	5 263,7	5 352,0	2 470,2
03 – Planification et recherche-développement	27,6	1,3	7,2	—
Budget d'investissements total	**80 045,5**	**45 580,3**	**38 464,0**	**37 512,1**
TOTAL POUR LES PROGRAMMES COURANTS	**855 731,7**	**759 072,3**	**783 025,3**	**782 016,4**

1 Comprend les sommes inscrites au Livre des crédits, le recours au Fonds de suppléance, les transferts interministériels et le report de crédits de l'exercice précédent.

2 Les données réelles 2010-2011 ont été ajustées pour tenir compte de l'introduction du FORT et du changement de structure de programme afin d'établir une base de comparaison.

Notons que la CTQ, dont le budget est inclus dans celui du Ministère (programme 01, élément 04), présente un rapport annuel de gestion distinct.

Les programmes spéciaux

Pour l'exercice 2012-2013, le Ministère a aussi disposé de 7,5 millions de dollars pour la mise en place de programmes spéciaux. Cette somme provenait de la signature d'ententes avec le gouvernement fédéral pour le financement des infrastructures ferroviaires.

Le FORT – secteur travaux routiers

Pour l'exercice financier 2012-2013, le Ministère a reçu l'autorisation de réaliser, par l'entremise du FORT, des investissements de 3 397,1 millions de dollars sur le réseau routier. Des contributions de 469,1 millions de dollars se sont ajoutées en cours d'exercice, ce qui porte les investissements totaux autorisés à 3 866,2 millions de dollars. Les résultats finaux font état d'investissements totaux de 3 369,6 millions de dollars en incluant les contributions des partenaires.

Budget, dépenses et investissements du FORT – secteur travaux routiers

Programmes courants	Budget (000 $)	Montants réels (000 $)		
Axes routiers	2012-2013	2012-2013	2011-2012	2010-2011
Axe 1 - Conservation des chaussées	**770 267,5**	**708 540,8**	**783 296,1**	**725 726,2**
Travaux	723 333,0	657 495,3	733 172,7	682 174,7
Soutien technique	11 622,2	13 426,6	17 371,3	9 432,9
Masse salariale	27 340,7	29 615,9	25 789,9	25 225,6
Dépenses administratives	7 171,7	6 684,5	6 081,7	5 711,4
Frais de financement	799,9	1 318,5	880,5	3 181,6
Axe 2 - Conservation des structures	**1 049 440,4**	**847 372,3**	**802 271,8**	**804 763,1**
Travaux	1 021 987,1	818 984,8	773 216,9	777 559,4
Soutien technique	6 638,5	7 232,4	9 922,3	5 388,0
Masse salariale	15 616,7	15 953,0	14 730,9	14 408,6
Dépenses administratives	4 096,4	3 600,7	3 473,8	3 262,3
Frais de financement	1 101,7	1 601,4	927,9	4 144,8
Axe 3 - Amélioration du réseau routier	**676 167,2**	**490 932,3**	**437 941,1**	**416 375,8**
Travaux	630 910,1	437 383,4	389 911,2	375 278,4
Soutien technique	11 219,6	14 211,7	16 769,6	9 106,2
Masse salariale	26 393,6	31 347,7	24 896,6	24 351,8
Dépenses administratives	6 923,3	7 075,4	5 871,0	5 513,6
Frais de financement	720,6	914,1	492,7	2 125,8
Axe 4 - Développement du réseau routier	**1 236 279,0**	**1 204 956,2**	**1 464 682,2**	**1 447 174,6**
Travaux	1 209 860,2	1 182 177,1	1 436 590,7	1 420 737,2
Soutien technique	6 441,2	5 769,6	9 627,4	5 227,9
Masse salariale	15 152,6	12 726,2	14 293,2	13 980,4
Dépenses administratives	3 974,7	2 872,4	3 370,5	3 165,4
Frais de financement	850,3	1 410,9	800,4	4 063,7
Sous-total pour les axes routiers	**3 732 154,1**	**3 251 801,6**	**3 488 191,2**	**3 394 039,7**
Planification et frais généraux				
Masse salariale	66 126,8	67 901,6	62 376,0	54 923,3
Études et planification	34 570,0	24 681,6	42 514,4	23 167,5
Développement des technologies de l'information	15 994,0	9 912,2	9 343,8	17 345,1
Dépenses administratives	17 345,6	15 325,8	14 709,2	12 435,4
Sous-total pour la planification et les frais généraux	**134 036,4**	**117 821,2**	**128 943,4**	**107 871,3**
Total FORT – secteur travaux routiers	**3 866 190,5**	**3 369 622,8**	**3 617 134,6**	**3 501 911,0**
Capitalisé (axes routiers)	3 691 375,3	3 196 241,6	3 448 463,2	3 360 166,1
Fonctionnement (axes routiers, planification et frais généraux)	174 815,2	173 381,2	168 671,4	141 744,9

Les coûts de ces investissements sont financés à même les revenus provenant des droits sur les permis de conduire et sur les immatriculations, des taxes sur les carburants et des partenariats public-privé[5].

[5] Pour obtenir plus de détails, le lecteur est invité à consulter la section 4.5 du présent rapport concernant la Politique de financement des services publics.

Le FORT – autres secteurs

Par ailleurs, les activités d'entretien des routes visant leur maintien en état, l'aide au transport en commun, les activités des parcs routiers, l'aide aux municipalités dans le cadre des contributions des automobilistes au transport en commun et l'aide pour les réseaux de VI-IR ont été intégrées au FORT. Le tableau suivant présente les sommes affectées à ces diverses activités.

Budget, dépenses et investissements du FORT – autres secteurs

Programmes courants	Budget (000 $)	Montants réels (000 $)		
Secteurs d'activité	2012-2013	2012-2013	2011-2012	2010-2011
Entretien du réseau routier	**378 087,6**	**332 242,4**	**322 417,1**	**294 548,0**
Entretien courant et périodique	156 931,1	159 430,0	119 926,0	104 565,6
Gestion des corridors	1 028,4	622,5	623,5	592,6
Aide à l'amélioration du réseau municipal	33 405,3	29 770,4	29 238,1	31 503,2
Aide à l'entretien du réseau municipal	47 020,0	9 723,4	44 757,5	44 933,9
Aide à l'entretien des routes d'accès	3 549,0	2 522,9	2 354,8	2 479,1
Masse salariale	99 492,1	101 016,8	97 092,0	93 753,9
Dépenses administratives	36 661,7	29 156,4	28 425,2	16 719,7
Transport en commun	**454 480,5**	**380 162,2**	**342 231,5**	**314 258,8**
Aide aux infrastructures	425 016,0	350 879,5	313 583,3	286 550,1
Aide aux déplacements	26 000,0	25 910,4	25 456,0	25 150,2
Masse salariale	2 531,6	2 617,0	2 470,5	2 171,3
Dépenses administratives	932,9	755,3	721,7	387,2
Parcs routiers	**12 767,3**	**9 944,7**	**12 597,3**	**22 919,0**
Partenariats public-privé	7 664,6	7 336,0	10 266,1	20 689,0
Mode conventionnel	4 063,2	1 601,4	1 751,5	1 513,9
Villages-relais	279,6	468,6	102,7	351,9
Masse salariale	759,9	538,7	477,0	364,2
Contribution des automobilistes au transport en commun	**82 671,1**	**79 241,0**	**79 155,2**	**78 679,2**
Véhicules hors route	**15 763,7**	**12 765,1**	**12 549,4**	**434,8**
Aide aux clubs et fédérations de motoneigistes	7 143,0	6 191,3	5 989,2	184,4
Aide aux clubs et fédérations de véhicules tout-terrain	7 927,8	5 809,4	5 921,8	150,0
Masse salariale	506,3	523,4	494,1	85,2
Dépenses administratives	186,6	241,0	144,3	15,2
Total FORT – autres secteurs	**943 770,2**	**814 355,4**	**768 950,5**	**710 839,8**

Ces activités sont financées elles aussi par les revenus provenant des droits d'immatriculation, des taxes sur les carburants et des partenariats public-privé, mais aussi par les contributions des automobilistes au transport en commun et les contributions des propriétaires de VI-IR pour l'aide aux réseaux de motoneiges et de véhicules tout-terrain.

Le FORT – état des résultats

Revenus et dépenses du FORT

Revenus et dépenses du FORT	2012-2013[1] (000 $)	2011-2012 (000 $)	2010-2011 (000 $)
Revenus			
Taxe sur les carburants	2 030 600,0	1 948 449,7	1 832 836,8
Droits et permis — véhicules automobiles[2]	730 178,2	674 379,3	644 974,4
Droits et permis — conducteurs et chauffeurs	89 635,6	86 305,7	85 524,5
Droits et permis — véhicules hors route	15 620,4	9 406,1	92,3
Contribution des automobilistes au transport en commun	79 025,1	78 645,6	77 233,9
Contributions — gouvernement du Québec[3]	(13 434,6)	13 028,9	—
Contributions — gouvernement du Canada	112 140,9	77 187,1	80 066,5
Contributions de partenaires (excluant PPP)	10 843,4	11 938,5	23 775,8
Parcs routiers	5 457,6	2 229,8	2 102,6
Infrastructures en partenariats	41 258,3	24 487,3	—
Autres revenus	7 894,1	11 416,6	5 767,5
Total - Revenus	**3 109 219,0**	**2 937 474,6**	**2 752 374,3**
Dépenses			
Réseau routier			
Rémunération	169 850,0	159 461,1	148 656,1
Amortissement	919 112,2	867 364,5	722 855,2
Fonctionnement	266 001,1	243 450,1	205 360,2
Subventions	42 016,6	76 163,4	78 969,4
Service de la dette	660 374,6	606 820,2	525 223,9
Sous-total	**2 057 354,5**	**1 953 259,3**	**1 681 064,8**
Transport en commun			
Rémunération	2 617,0	2 470,5	2 171,3
Amortissement	202,6	304,7	231,0
Fonctionnement	590,7	597,5	387,2
Subventions	376 789,9	339 006,4	311 308,2
Sous-total	**380 200,2**	**342 379,1**	**314 097,7**
Contribution des automobilistes au transport en commun			
Subventions	79 241,0	79 155,2	78 679,2
Parcs routiers			
Rémunération	538,7	477,0	364,2
Amortissement	1 904,4	1 671,2	1 115,0
Fonctionnement	3 050,8	2 979,2	2 187,6
Subventions	171,2	102,7	351,9
Service de la dette	1 279,9	1 348,0	1 234,2
Sous-total	**6 945,0**	**6 578,1**	**5 252,9**

1 Les données reflètent la version préliminaire des états financiers du 22 août 2013.

2 Excluant les revenus sur les droits d'immatriculation pour les véhicules hors route et la portion des revenus des droits perçus par la SAAQ pour financer le contrôle routier ainsi qu'une partie des dépenses relatives à la gestion de l'accès au réseau routier.

3 Ce poste reflète la variation de la provision pour le passif environnemental.

	2012-2013 (000 $)	2011-2012 (000 $)	2010-2011 (000 $)
Infrastructures en partenariats			
Rémunération	1 389,0	1 442,9	1 345,1
Amortissement	24 364,7	11 195,0	—
Fonctionnement	19 764,7	4 289,4	—
Service de la dette	31 661,8	20 077,0	—
Sous-total	**77 180,2**	**37 004,3**	**1 345,1**
Véhicules hors route			
Rémunération	523,4	494,1	85,2
Amortissement	40,8	60,9	46,2
Fonctionnement	208,1	112,9	15,2
Subventions	12 000,6	11 911,0	334,4
Sous-total	**12 772,9**	**12 578,9**	**481,0**
Total - Dépenses	**2 613 693,8**	**2 430 954,9**	**2 080 920,7**
Surplus (déficit) de l'exercice	495 525,2	506 519,7	671 453,6
Surplus (déficit) accumulé	**1 734 322,8**	**1 238 797,6**	**732 277,9**

Les données de 2011-2012 et 2010-2011 ont été redressées pour tenir compte de l'application des nouvelles normes comptables du secteur public stipulées dans le chapitre SP3410.

Le Fonds de la sécurité routière

Le Fonds de la sécurité routière a été constitué en vertu du paragraphe 1.1 de l'article 12.30 de la Loi sur le ministère des Transports. Il est affecté exclusivement au financement de mesures ou de programmes de sécurité routière et d'aide aux victimes de la route. Le Fonds a été constitué le 3 septembre 2008 avec l'introduction du projet pilote d'utilisation de radars photographiques et d'appareils de surveillance aux feux rouges. Le tableau suivant présente les budgets, dépenses et investissements des trois derniers exercices.

Budget, dépenses et investissements du Fonds de la sécurité routière

	Budget (000 $)	Montants réels (000 $)		
Budget de dépenses	**2012-2013**	**2012-2013**	**2011-2012**	**2010-2011**
Bureau de projet	2 433,6	1 048,9	522,7	545,8
Centre de traitement de la preuve	3 478,0	1 974,8	1 971,8	1 758,6
Ministère de la Justice et Directeur des poursuites criminelles et pénales	2 756,0	2 075,1	3 108,1	1 973,6
Exploitation et entretien des équipements et des sites	1 853,7	1 291,6	1 325,9	1 378,9
Budget de dépenses total	**10 521,3**	**6 390,4**	**6 928,5**	**5 656,9**
Budget d'investissements				
Évolution de la solution	—	3,8	10,3	12,9
TOTAL	**10 521,3**	**6 394,2**	**6 938,8**	**5 669,8**

2.3 Le Plan annuel de gestion des dépenses 2012-2013

Les choix budgétaires pour l'exercice 2012-2013 ont été fondés sur les quatre orientations stratégiques du Ministère.

Orientation 1 : Assurer la pérennité des systèmes de transport pour les générations futures

Comme prévu dans le Plan québécois des infrastructures, des investissements considérables ont servi à la modernisation, à la réfection et à la préservation des infrastructures routières et de transport en commun afin d'en assurer la pérennité et d'en réduire le déficit d'entretien cumulé.

- Des investissements de 705,2 millions de dollars[6] ont été consacrés à la conservation des chaussées (auxquels s'ajoutent des contributions des partenaires de 3,3 millions).
- Des structures du réseau supérieur nécessitent une attention particulière. Une somme de 703,4 millions de dollars[7] a été affectée à leur conservation et 116,2 millions[8] ont été investis dans la réfection des ponts du réseau routier municipal, qui ont été repris en charge par le Ministère en janvier 2008 (à ces sommes s'ajoutent des contributions des partenaires de 27,8 millions).
- En 2012-2013, le Conseil du trésor a autorisé une enveloppe d'investissement de 868,3 millions de dollars pour les immobilisations en transport en commun. Ce montant représente la portion des investissements à la charge du Ministère. La plus grande partie de cette somme est consacrée au maintien des infrastructures de transport en commun. Ces investissements sont effectués dans le cadre du Plan québécois des infrastructures. Pour l'exercice 2012-2013, la dépense de transfert en remboursement de services de la dette et en paiements comptants correspondant aux investissements ainsi autorisés antérieurement a été de 350,9 millions de dollars.
- À cette somme vient s'en ajouter une autre de 91,5 millions de dollars qui provient de la Société de financement des infrastructures locales du Québec (SOFIL) et qui a été engagée en 2012-2013 pour les immobilisations dans le transport en commun. De cette somme, 37,3 millions proviennent de la contribution du Québec à la SOFIL et 54,2 millions, du gouvernement fédéral.

Orientation 2 : Soutenir des systèmes de transport efficaces, diversifiés et intégrés qui contribuent à la réduction des émissions de gaz à effet de serre

- Des investissements de 720,2 millions de dollars[9] ont été consacrés au développement du réseau routier afin d'améliorer l'efficacité des grands corridors internationaux et interrégionaux par des travaux majeurs sur certaines routes et autoroutes. À cette somme s'ajoutent les contributions des partenaires privés et publics de 66,9 et 417,9 millions de dollars respectivement.
- Des subventions de 164,5 millions de dollars ont été versées ou réservées à même le Fonds vert dans le cadre de programmes visant l'amélioration des services de transport collectif et la réduction des émissions de GES, notamment dans le transport des marchandises. S'y ajoutent des dépenses de 131,0 millions de dollars pour l'aide à l'exploitation des services de transport collectif, y inclus le transport adapté aux personnes handicapées.

6. Ces montants excluent les coûts de planification et les frais généraux qui totalisent 117,8 millions de dollars non répartis entre les axes du FORT.
7. Idem.
8. Idem.
9. Idem.

- Des investissements de 128,3 millions de dollars ont visé le maintien des services de transports aérien et maritime, ainsi que la mise en valeur et le soutien des transports maritime et ferroviaire. Ces dépenses incluent des projets qui ont pour objet d'encourager le recours accru à l'intermodalité ou qui sont liés aux pistes récréotouristiques, notamment la Route verte.

Orientation 3 : Assurer aux usagers des systèmes de transport sécuritaires

- Des investissements de 470,8 millions de dollars[10] ont été consacrés à l'amélioration du réseau routier supérieur, notamment sur le plan de la sécurité (auxquels s'ajoutent des contributions des partenaires de 20,1 millions de dollars). L'objectif est de contribuer à améliorer la sécurité des usagers et la fonctionnalité des infrastructures routières sous la responsabilité du Ministère.
- Le Ministère a aussi alloué 647,1 millions de dollars pour l'exploitation des infrastructures. Il poursuit ainsi l'objectif d'assurer un entretien de qualité des routes sous sa responsabilité par des interventions qui ont une incidence sur la pérennité et la sécurité du réseau. Les activités d'exploitation comprennent l'entretien hivernal, l'entretien courant et périodique réalisé en été de même que les activités de surveillance du réseau et de gestion des corridors routiers. Le Ministère voit également à l'entretien des aéroports, des quais et des autres infrastructures sous sa gestion.

Orientation 4 : Optimiser la performance de l'organisation pour de meilleurs services à la population

La poursuite de l'innovation

- Une somme de 3,3 millions de dollars a été consacrée aux activités de recherche. De plus, une somme de 1,5 million provenant du Fonds vert a servi à réaliser des recherches et des évaluations liées aux conséquences des changements climatiques et à l'adaptation à ces derniers. Les objectifs de ces activités sont de maintenir l'expertise du personnel et de promouvoir les connaissances techniques et scientifiques en transport en lien avec la mission du Ministère.

Les façons de faire et les services aux usagers

- Les partenariats public-privé constituent l'une des approches explorées pour chaque grand projet dont les coûts estimés dépassent 40 ou 100 millions de dollars selon la nature du projet.
- Des investissements de 23,0 millions de dollars ont été consacrés au développement et à l'amélioration des systèmes d'information ministériels. L'adoption de nouvelles façons de faire et une meilleure diffusion de l'information aux usagers ont été soutenues par le développement des ressources informationnelles.

10 M$ m

2.4 Les revenus

Pour l'exercice 2012-2013, les revenus du Ministère versés au Fonds consolidé du revenu se chiffrent à 39,6 millions de dollars comparativement à 40,0 millions pour l'année précédente. Le tableau suivant établit une comparaison des revenus ministériels pour les trois dernières années financières.

Revenus du Ministère[1]

	2012-2013 (000 $)[2]	2011-2012 (000 $)	2010-2011 (000 $)
Droits et permis	**30 638,6**	**33 805,3**	**35 002,6**
Droits d'immatriculation[3]	30 638,6	33 805,3	34 998,5
Conducteurs et chauffeurs[3]	—	—	—
Droits et permis (autres)	—	—	4,1
Revenus divers	**380,1**	**1 769,4**	**10 601,1**
Disposition de surplus	863,3	1 014,1	1 043,6
Vente de terrains et de bâtisses[4]	(1 433,9)	217,5	7 758,6
Location de terrains et de bâtisses	729,9	295,3	1 535,5
Revenus divers (autres)	220,8	242,5	263,4
Intérêts et ristournes	**6,1**	**4,6**	**34,0**
Ristournes	3,1	1,7	—
Débiteurs	3,0	2,9	34,0
Amendes et confiscations	**748,0**	**1 010,4**	**990,1**
Alcofrein[3]	729,0	826,4	957,4
Amendes et confiscations (autres)[5]	19,0	184,0	32,7
Recouvrements	**7 729,9**	**3 105,6**	**8 732,1**
Dépenses sous forme d'indemnités[6]	(1,7)	(39,7)	—
Recouvrements (autres)[7]	7 731,6	3 145,3	8 732,1
Transferts du gouvernement du Canada	**145,6**	**342,1**	**352,8**
Entretien de chemins fédéraux	145,6	141,2	151,9
Transferts du gouvernement du Canada (autres)	—	200,9	200,9
REVENUS TOTAUX	**39 648,3**	**40 037,4**	**55 712,7**

[1] L'ensemble de ces sommes est versé au Fonds consolidé du revenu.
[2] Les données reflètent la version préliminaire des états financiers du 22 août 2013.
[3] Ces revenus sont perçus par la SAAQ pour le compte du Ministère.
[4] Ces sommes comprennent le redressement des avances perçues dans les années antérieures pour la vente de terrains non matérialisée au 31 mars 2013.
[5] Il s'agit de sommes perçues en cas d'inexécution ou de non-respect de contrats et de frais facturés pour des chèques retournés.
[6] Ces dépenses comprennent la facturation des dommages causés à la propriété du Ministère.
[7] Les recouvrements découlent d'ajustements des dépenses pour des années antérieures.

Pour l'exercice 2012-2013, le FORT a pour sa part enregistré des revenus de 3 109,2 millions de dollars provenant majoritairement de la taxe sur les carburants, ainsi que des immatriculations et des permis de conduire. Ces sommes sont conservées au FORT et servent à couvrir les coûts du fonds. Le tableau suivant en présente le détail.

Revenus du FORT

	2012-2013[1] (000 $)	2011-2012 (000 $)	2010-2011 (000 $)
Droits et permis	**914 459,3**	**848 736,8**	**807 825,1**
Droits d'immatriculation	730 178,2	674 379,4	644 974,4
Conducteurs et chauffeurs	89 635,6	86 305,7	85 524,5
Contribution des automobilistes au transport en commun	79 025,1	78 645,6	77 233,9
Véhicules hors route	15 620,4	9 406,1	92,3
Taxe sur les carburants	**2 030 600,0**	**1 948 449,7**	**1 832 836,8**
Contribution – Gouvernement du Québec	**(13 434,6)**	**13 028,8**	**—**
Contribution – Gouvernement du Canada	**112 140,9**	**77 187,1**	**80 066,5**
Contribution – Municipalités	**10 843,4**	**11 938,5**	**23 775,8**
Partenariat routier	**41 258,3**	**24 487,3**	**—**
Parcs routiers	**5 457,6**	**2 229,8**	**2 102,6**
Autres revenus	**7 894,1**	**11 416,6**	**5 767,5**
REVENUS TOTAUX	**3 109 219,0**	**2 937 474,6**	**2 752 374,3**

[1] Les données reflètent la version préliminaire des états financiers du 22 août 2013.

Pour l'exercice 2012-2013, le Fonds de la sécurité routière a enregistré des revenus de 10,3 millions de dollars provenant principalement de l'émission des constats d'infraction et des frais administratifs afférents (frais d'émission des constats, frais de cour et frais d'exécution). Le tableau suivant en présente le détail.

Revenus du Fonds de la sécurité routière

	2012-2013 (000 $)	2011-2012 (000 $)	2010-2011 (000 $)
Constats d'infraction	6 819,7	5 180,9	6 190,2
Frais d'émission, de cour et d'exécution	3 413,9	2 959,0	2 692,3
Revenus d'intérêts	26,4	18,4	10,0
REVENUS TOTAUX	**10 260,0**	**8 158,3**	**8 892,5**

2.5 Les mesures de réduction de dépenses

Les plans de réduction de dépenses du FORT et du Fonds de la sécurité routière, dont le gouvernement a pris acte en 2011, prévoient les mesures suivantes :

- Une réduction graduelle des dépenses de fonctionnement de nature administrative devant atteindre au moins 10 % au terme de l'exercice débutant en 2013;
- Une réduction de 25 % des dépenses de publicité, de formation et de déplacement dès l'exercice débutant en 2010;
- Pour les fonds spéciaux, une réduction de l'équivalent de 1 % de la masse salariale dès l'exercice financier débutant en 2010. Cette réduction devra être récurrente et augmentée à chaque exercice jusqu'à l'exercice débutant en 2013 du même montant. Le FORT a été exempté de cette mesure à partir de l'exercice 2011-2012.

Les résultats attendus de ces mesures et les résultats atteints après la troisième année d'application sont les suivants :

Mesures de réduction de dépenses pour l'exercice financier débutant en 2012 – FORT

	Cible de réduction à la fin de l'exercice 2012-2013 (000 $)	Réduction réalisée pour l'exercice 2012-2013 (000 $)
Dépenses de fonctionnement de nature administrative	1 209,7	2 824,8
Dépenses de publicité, formation et déplacement	1 098,6	1 292,3

Mesures de réduction de dépenses pour l'exercice financier débutant en 2012 – Fonds de la sécurité routière

	Cible de réduction à la fin de l'exercice 2012-2013 (000 $)	Réduction réalisée pour l'exercice 2012-2013 (000 $)
Dépenses de fonctionnement de nature administrative	54,5	195,7
Dépenses de publicité, formation et déplacement	—	—
Rémunération	9,3	(103,6)[1]

[1] Devant l'ampleur du travail, des ressources externes additionnelles ont été mises à contribution. Ainsi, la cible totale a été largement atteinte.

2.6 Les ressources informationnelles

Les ressources informationnelles constituent un des moyens que le Ministère privilégie pour soutenir sa mission, ses orientations stratégiques et son modèle d'affaires. Elles contribuent de manière considérable aux activités ministérielles et appuient la mise en œuvre des initiatives gouvernementales.

Pour 2012-2013, le budget s'élevait à 75,2 millions de dollars, tandis que les dépenses et investissements réels ont été de 65,9 millions de dollars.

La différence s'explique principalement par des modifications dans l'échéancier de certains projets ou par un coût de réalisation moins élevé. Cela a permis de rationaliser les investissements en ressources informationnelles du Ministère.

Dépenses et investissements prévus et réels en ressources informationnelles pour 2012-2013

	Dépenses et investissements prévus (000 $)	Dépenses et investissements réels (000 $)
Total des activités d'encadrement	2 341,1	2 246,6
Total des activités de continuité	52 053,1	56 237,2
Total des projets	20 776,9	7 379,9
Total des dépenses et investissements en ressources informationnelles	**75 171,1**	**65 863,7**

Les principaux dossiers en ressources informationnelles[11]

En matière de ressources informationnelles, le Ministère a réalisé de multiples travaux visant notamment l'amélioration continue de la qualité des services aux citoyens et aux entreprises. Plusieurs grands dossiers ont été amorcés, poursuivis ou terminés pendant l'année.

La contribution au gouvernement en ligne

- Finalisation de la mise en place d'un site Web sur la gestion environnementale des sels de voirie afin d'adopter de meilleures pratiques tout en assurant la sécurité routière et le maintien efficace de la circulation des personnes et des biens.
  - Ressources financières utilisées : 137 000 $.
  - Pourcentage d'avancement : 80 %.
- Mise en place de la nouvelle terminologie des conditions routières en période hivernale pour le Québec 511 Info Transports afin de diffuser aux usagers de la route une information standardisée à l'échelle canadienne.
  - Ressources financières utilisées : 102 000 $.
  - Pourcentage d'avancement : 100 %.

[11] Les données financières présentées dans cette section sont arrondies au millier près.

- Modernisation du Répertoire des dispositifs de signalisation routière permettant à la clientèle de télécharger les images et les devis techniques relatifs à la fabrication des dispositifs.
  - Ressources financières utilisées : 150 000 $.
  - Pourcentage d'avancement : 45 %.

L'exploitation efficiente des réseaux de transport

- Finalisation des travaux d'amélioration du système de gestion des stations météoroutières afin de mieux soutenir les opérations de déneigement du Ministère.
  - Ressources financières utilisées : 94 000 $.
  - Pourcentage d'avancement : 100 %.
- Consolidation des applications se rapportant à la gestion des événements de circulation, tels que les entraves et les accidents, utilisées par les centres intégrés de gestion de la circulation afin d'améliorer la sécurité des usagers et d'assurer la fluidité des déplacements sur le réseau autoroutier.
  - Ressources financières utilisées : 262 000 $.
  - Pourcentage d'avancement : 100 %.
- Évolution du système d'inventaires des infrastructures de transport afin de faciliter le processus de mise à jour et de rendre plus performante l'exploitation des données en simplifiant la recherche et la consultation.
  - Ressources financières utilisées : 330 000 $.
  - Pourcentage d'avancement : 100 %.

L'optimisation des processus d'affaires

- Développement d'un environnement de gestion de la norme de la qualité des dessins soumis par les mandataires du Ministère afin d'uniformiser les processus, d'offrir un site de dépôt unique pour les produits livrables et d'assurer la pérennité des données et l'évolution des normes.
  - Ressources financières utilisées : 221 000 $.
  - Pourcentage d'avancement : 80 %.
- Bonification des outils et des mécanismes afin d'assurer la gestion sécuritaire de l'information liée à la gouvernance ou au soutien opérationnel, par exemple en veillant à l'intégrité des systèmes de gestion de la circulation dans les tunnels.
  - Ressources financières utilisées : 715 000 $.
  - Pourcentage d'avancement : 30 %.
- Réalisation de travaux d'amélioration du système de préparation des bordereaux et des demandes de paiement afin de fournir une vision globale des coûts liés aux projets d'infrastructures, y inclus les réclamations.
  - Ressources financières utilisées : 160 000 $.
  - Pourcentage d'avancement : 35 %.

- Finalisation des travaux d'amélioration du registre des plans et des études afin d'unifier la consultation des plans d'infrastructures routières, d'ouvrages d'art et des greffes d'arpentage.
  - Ressources financières utilisées : 280 000 $.
  - Pourcentage d'avancement : 100 %.
- Démarrage de la refonte du système de gestion de l'octroi des contrats afin de supporter les documents relatifs au processus d'octroi des contrats et d'assurer une uniformité dans la production des contrats.
  - Ressources financières utilisées : 371 000 $.
  - Pourcentage d'avancement : 65 %.

La sécurité des transports

- Poursuite de la réalisation de travaux pour regrouper l'ensemble des données relatives au réseau routier permettant ainsi de poser des diagnostics en sécurité routière et de mieux cibler les interventions correctives requises. Les travaux visent à améliorer la sécurité routière et à réduire le nombre de décès et de blessés graves. Les trois projets suivants contribuent à la réalisation de cet objectif :
  - Poursuite de la refonte du comptoir de données, en intégrant différentes caractéristiques du réseau routier qui proviennent de divers systèmes.
    - Ressources financières utilisées : 388 000 $.
    - Pourcentage d'avancement : 97 %.
  - Intégration des données apparaissant dans le rapport d'accident (véhicules, conducteurs, victimes).
    - Ressources financières utilisées : 398 000 $.
    - Pourcentage d'avancement : 95 %.
  - Mise en place d'outils et de fonctionnalités permettant d'exploiter les données informationnelles de façon géographique.
    - Ressources financières utilisées : 562 000 $.
    - Pourcentage d'avancement : 70 %.
- Acquisition et implantation de logiciels servant à calculer l'indice de rugosité international (IRI) en période hivernale afin de permettre au Ministère de repérer les routes glissantes.
  - Ressources financières utilisées : 170 000 $.
  - Pourcentage d'avancement : 85 %.

L'augmentation de l'efficacité des ressources informationnelles

- Consolidation et évolution des infrastructures technologiques afin d'être mieux outillé pour faire face aux besoins actuels et aux défis de demain en vue de soutenir adéquatement les activités du Ministère.
  - Ressources financières utilisées : 489 000 $.
  - Pourcentage d'avancement : 90 %.

Des travaux d'entretien et d'amélioration de plusieurs systèmes informatiques ont également été réalisés.

L'accessibilité du Web

En mai 2011, le Conseil du trésor a adopté trois standards visant à accroître l'accessibilité du Web : site Web, document téléchargeable et contenu multimédia. Ces standards ont pour but de faciliter l'utilisation du Web par toute personne, handicapée ou non. Ils s'appliquent à l'ensemble des ministères et organismes.

En 2012-2013, le Ministère a poursuivi la réalisation des activités nécessaires à l'implantation de ces standards d'accessibilité, notamment :

- l'évaluation de la conformité des sites développés ou mis à jour;
- l'analyse d'impact pour le site intranet;
- le rajustement des sites Internet et intranet afin d'en améliorer l'accessibilité;
- la mise en place graduelle de façons de faire et d'outils permettant d'assurer le respect des standards d'accessibilité;
- la tenue de séances de sensibilisation et de formation auprès du personnel engagé dans la diffusion de contenus accessibles sur le Web.

Partie 3

Les résultats

Partie 3

Les résultats

La présente partie fait état des résultats découlant des actions menées par le Ministère au cours de l'exercice financier 2012-2013 relativement à son Plan stratégique, à son Plan d'action de développement durable et à sa Déclaration de services aux citoyens. La répartition correspondante des ressources financières inscrites au Plan annuel de gestion des dépenses 2012-2013 y est également présentée.

Afin d'améliorer la clarté et la concision du présent rapport, le Ministère a choisi d'intégrer les sections portant sur le Plan stratégique et le Plan d'action de développement durable. Dans le but de préserver l'intégralité de la structure stratégique de chacun de ces plans, des tableaux sommaires incluant l'ensemble des indicateurs et des résultats sont d'abord présentés de façon distincte dans les deux sections suivantes.

3.1 Le sommaire des résultats du Plan stratégique

En juin 2009, conformément à la Loi sur l'administration publique, le Ministère déposait à l'Assemblée nationale son Plan stratégique 2008-2012. Son application a été prolongée jusqu'au 31 mars 2013. C'est pourquoi la présente section fait état des résultats obtenus dans le cadre de ce plan[12].

Afin de remplir sa mission, le Ministère a retenu quatre grandes orientations. Pour chacune d'elles, les objectifs poursuivis sont associés à douze axes d'intervention.

Indicateurs	Résultats					Page
	2008-2009	2009-2010	2010-2011	2011-2012	2012-2013	
Orientation 1 : Assurer la pérennité des systèmes de transport pour les générations futures						
1re Axe d'intervention : Les infrastructures routières						
1 Proportion de chaussées du réseau routier supérieur en bon état selon l'IRI (%)						56
- RSSCE	82,1	83,1	84,0	86,8	88,2	
- Hors RSSCE	62,0	64,1	67,5	72,0	74,5	
- Ensemble du réseau	67,7	69,4	72,2	76,2	78,4	
2 Proportion des structures en bon état du réseau routier supérieur (%)	57,7	61,8	66,2	68,1	69,9	58

[12] Les cibles du Plan stratégique n'ont pas été reconduites pour l'exercice 2012-2013. Elles sont présentées à titre indicatif [illegible] section 3.3 portant sur les résultats détaillés.

Indicateurs	Résultats					Page
	2008-2009	2009-2010	2010-2011	2011-2012	2012-2013	
3 Proportion des ponts du Ministère en bon état sur le réseau municipal (%)	38,6	43,8	46,6	48,7	49,7	59
4 Proportion des ponceaux en bon état (%)						60
·RSSCE	80,8	83,2	83,4	83,0	85,0	
·Hors RSSCE	76,3	79,0	78,4	80,2	79,2	
2e Axe d'intervention : Les équipements de transport en commun						
5 Âge moyen des autobus et des trains de banlieue						61
·Autobus (ans)	8,7	8,4	7,1	6,2	6,4	
·Trains de banlieue (ans)	26,2	22,4	17,2	16,2	16,6	
6 Nombre de voitures de métro remplacées	Appel d'offres réalisé	Avis d'intention publié	Contrat signé entre la STM et le consortium Bombardier-Alstrom	Aucune voiture de métro livrée	Aucune voiture de métro livrée	62
Orientation 2 : Soutenir des systèmes de transport efficaces, diversifiés et intégrés qui contribuent à la réduction des émissions de gaz à effet de serre						
1re Axe d'intervention : Des systèmes de transport efficaces et intégrés						
7 Nombre de projets et de mesures liés à la Stratégie globale d'intervention de la Porte continentale Ontario-Québec et à l'Accord de commerce et de coopération entre le Québec et l'Ontario						65
·Réalisés (total depuis 2008-2009)	10	14	19	20	23	
·En cours (lors de l'exercice financier)	12	20	14	13	10	
8 Nombre de kilomètres du RSSCE ayant fait l'objet de travaux majeurs d'amélioration	139,8	183,7	226,9	176,6	239,8	66
9 Nombre de politiques et de stratégies réalisées (depuis 2008-2009)	1	2	2	2	2	67
2e Axe d'intervention : Des modes de transport diversifiés						
10 Achalandage du transport en commun au Québec (millions de déplacements)	530,9	556,5	555,2	562,2	584,6	71
·Hausse depuis 2007-2008 (%)	1,3	6,2	5,9	7,3	11,5	

Indicateurs	Résultats					Page
	2008-2009	2009-2010	2010-2011	2011-2012	2012-2013	
11 Nombre et nature des initiatives incitant au transport actif	13	16	44	42	39	72
12 Nombre et proportion de véhicules et infrastructures accessibles (aux personnes à mobilité réduite)						73
·Stations de métro	3	5	7	7	7	
·Rames de métro (%)	56	56	56	56	56	
·Voitures de trains de banlieue (%)	25	42	58	63	70	
·Gares de trains de banlieue	3	3	3	2	2	
·Autobus à plancher surbaissé (%)	64	70	76	84	91	
·Taxis	101	172	353	461	514	
·Autocars interurbains	29	35	47	49	61	
·Terminus d'autocars de lignes régulières	3	4	5	5	5	
13 Achalandage du transport adapté (millions de déplacements)	6,4	6,8	7,0	7,0	7,8	75
·Hausse depuis 2007-2008 (%)	4,3	9,7	13,8	14,0	25,8	
14 Nombre de wagons circulant sur le réseau québécois des CFIL (milliers)	154,3	95,5	101,5	93,5	93,2	76
15 Tonnage des marchandises généré par les projets d'infrastructures intermodales subventionnés						77
·Projets ferroviaires (kt)	1 200	1 440	1 806	1 459	—	
·Projets maritimes (kt)	87	764	1 059	1 057	—	
3e Axe d'intervention : La desserte des régions et le développement touristique						
16 Nombre de liaisons aériennes régionales au Québec	47	45	46	48	47	78
17 Pourcentage réalisé de la Route verte consolidée (%)	85	86	89	92	94	79
·Kilomètres	4 486	4 562	4 688	4 923	4 994	
18 Livraison des tracés des deux réseaux de sentiers interrégionaux de motoneige et de motoquad	Des cartes des tracés ont été produites en décembre 2008	Des cartes des tracés ont été produites en novembre 2009	Des plans de travail ont été fournis en vue de produire des cartes pour l'automne 2011	Des travaux sont en cours pour la mise en place des réseaux de sentiers durables	Des travaux sont en cours pour la mise en place des réseaux de sentiers durables	80
4e Axe d'intervention : Le développement durable et la réduction des émissions de GES						
19 Pourcentage de réalisation du Plan d'action de développement durable (%)	S. O.	57	72	83	86	82

Indicateurs	Résultats					Page
	2008-2009	2009-2010	2010-2011	2011-2012	2012-2013	
20 Potentiel d'atténuation ou de réduction d'émissions de GES en transport (kt)	72	260	316	392	464	92
Orientation 3 : Assurer aux usagers des systèmes de transport sécuritaires						
1er Axe d'intervention : La sécurité routière						
21 Nombre de décès et de blessés graves						95
-Décès	561	510	487	486	436	
-Blessés graves	2 340	2 234	2 296	2 023	1 966	
22 Taux de décès par milliard de véhicules-km	8,1	7,0	6,5	6,4	5,8	96
23 Nombre de sites à potentiel d'amélioration corrigés	19	21	22	17	25	97
24 Évaluation du projet pilote (9 radars photo et 6 appareils de surveillance aux feux rouges)	Planification des travaux Collecte des informations de base Mise sur pied du groupe d'experts	Collecte des statistiques du projet Études et analyses réalisées Rédaction en cours	Dépôt du rapport d'évaluation en août 2010	Cible atteinte en 2010-2011	Cible atteinte en 2010-2011	98
25 Dépôt d'un bilan annuel (coroner)	Aucun	1	1	Aucun	1	99
26 Nombre d'accidents mortels impliquant un véhicule lourd	111	92	85	84	82	100
27 Nombre de haltes routières modernisées et de villages-relais reconnus (total depuis 2007-2008)	18	35	44	46	48	101
-Haltes routières modernisées	3	3	7	8	9	
-Villages-relais reconnus	15	32	37	38	39	
2e Axe d'intervention : La sécurité liée aux infrastructures aéroportuaires et aux véhicules hors route (VHR)						
28 Mise en place d'un système de gestion de la sécurité aux 27 aéroports et aérodromes du Ministère	100 % des éléments de la phase 1	90 % des éléments de la phase 2	90 % des éléments de la phase 3	56 % des éléments de la phase 4	70 % des éléments de la phase 4	102
29 Nombre de décès en VHR	62	39	57	62	46	103

Indicateurs	Résultats					Page
	2008-2009	2009-2010	2010-2011	2011-2012	2012-2013	
3e Axe d'intervention : L'exploitation du réseau routier						
30 Proportion des entrepreneurs en entretien hivernal répondant bien aux exigences chaque année (%)	92,0	96,2	92,2	94,0	92,3	104
31 Taux de présence du marquage sur les routes au printemps (%)	78	89	86	88	93	105
32 Taux de réalisation de la surveillance (patrouille) du réseau routier (%)	—	—	—	—	—	106
Orientation 4 : Optimiser la performance de l'organisation pour de meilleurs services à la population						
1re Axe d'intervention : Le maintien de l'expertise et la poursuite de l'innovation						
33 Nombre annuel de jours-personnes de formation associés à l'expertise ciblée	11 132	13 345	7 649	10 064	16 016	107
34 Taux de rétention du personnel régulier (%)	96,3	96,5	96,6	96,0	96,4	107
35 Nombre d'initiatives dans le domaine de la recherche et de l'innovation	94	111	101	114	114	108
2e Axe d'intervention : Les façons de faire						
36 Nombre de projets réalisés (associés à de nouveaux modèles de gouvernance, y compris les PPP)	2 ententes signées	Aucune entente signée	Aucune entente signée	1 projet réalisé	2 projets réalisés	110
3e Axe d'intervention : Les relations avec les citoyens et les partenaires						
37 Taux de satisfaction de la clientèle utilisant le Québec 511 Info Transports tant au téléphone que sur le Web (%) ·511 téléphonique ·511 Web	Préparation de l'étude	84 95	88 91	89 97	92 96	111
38 Fréquentation de la nouvelle section du site Web « Ponts et routes — Information aux citoyens »	Travaux préparatoires à la mise en ligne prévue en 2009-2010	La section n'est pas en ligne	La section n'est pas en ligne	La cible a été atteinte le 31 octobre 2011	La cible a été atteinte le 31 octobre 2011	112
39 Nombre et nature des initiatives issues des tables et forums de concertation du Ministère	45	11	10	13	10	113

3.2 Le sommaire des résultats du Plan d'action de développement durable [3]

Le 31 mars 2009, le Ministère rendait publics son Plan d'action de développement durable 2009-2013, conformément à la Loi sur le développement durable du Québec, et sa Stratégie de développement durable 2009-2013. Ces deux documents ministériels ont été mis à jour en 2010-2011.

Le plan d'action constitue l'engagement explicite du Ministère quant à la mise en œuvre de la Stratégie gouvernementale de développement durable 2008-2013. Il regroupe les 14 actions et les 30 indicateurs qui sont considérés comme prioritaires dans la stratégie ministérielle. Pour 2012-2013, le pourcentage de réalisation mesuré du Plan d'action de développement durable est de 86 %. Un sommaire des résultats atteints est présenté dans cette section.

Indicateurs	Résultats				Cibles	Page
	2009-2010	2010-2011	2011-2012	2012-2013	2009-2013	
Objectif 1 de la Stratégie gouvernementale de développement durable : Mieux faire connaître le concept et les principes de développement durable et favoriser le partage des expériences et des compétences en cette matière ainsi que l'assimilation des savoirs et savoir-faire qui en facilitent la mise en œuvre						
Objectif ministériel 1 : Sensibiliser et former le personnel aux principes et aux applications du développement durable en transport						
Action 1.1 : Mettre en œuvre des activités contribuant à la réalisation du Plan gouvernemental de sensibilisation et de formation des personnels de l'administration publique						
1 Pourcentage du personnel joint par les activités de sensibilisation au développement durable (%)	52	56	60	64	80 % du personnel joint d'ici à 2011	82
2 Pourcentage du personnel ciblé ayant suivi une formation traitant minimalement des deux contenus de référence (%)	S. O.	S. O.	S. O.	53	50 % des personnels ciblés joints d'ici le 31 mars 2013	83

[3] La Loi sur le développement durable prévoit à l'article 15 que « [...] chaque ministère, organisme et entreprise compris dans l'Administration identifie dans un document qu'il doit rendre public les objectifs particuliers qu'il entend poursuivre pour contribuer à la mise en œuvre progressive de la stratégie (gouvernementale) [...] ». Le ministère des Transports a rendu public son Plan d'action de développement durable 2009-2013, qui vise à contribuer à l'atteinte de huit des objectifs de la Stratégie gouvernementale de développement durable 2008-2013. Il est à noter que, conformément à l'article 17 de la Loi, les objectifs de la stratégie gouvernementale qui n'ont pas été retenus et les motifs à l'appui se trouvent à l'annexe 1 du Plan d'action de développement durable 2009-2013 du Ministère.

Indicateurs	Résultats				Cibles	Page
	2009-2010	2010-2011	2011-2012	2012-2013	2009-2013	
Objectif 3 de la Stratégie gouvernementale de développement durable : Soutenir la recherche et les nouvelles pratiques et technologies contribuant au développement durable et en maximiser les retombées au Québec						
Objectif ministériel 2 : Stimuler la recherche et l'innovation favorisant le développement durable						
Action 2.1 : Élaborer et mettre en œuvre un cadre ministériel pour la priorisation de la recherche et de l'innovation favorisant entre autres le développement durable						
3 Nombre de projets de recherche présentant une forte composante en développement durable démarrés dans l'année par rapport au nombre de projets démarrés inscrits dans la programmation de recherche annuelle (%)	67	77	61	81	50 % des projets en 2012-2013	109
Objectif 4 de la Stratégie gouvernementale de développement durable : Poursuivre le développement et la promotion d'une culture de la prévention et établir des conditions favorables à la santé, à la sécurité et à l'environnement						
Objectif ministériel 3 : Assurer la sécurité des usagers						
Action 3.1 : Publier et mettre en œuvre le Plan d'action ministériel en matière de sécurité routière 2009-2012 – Volet environnement routier						
4a Pourcentage des sommes investies en sécurité routière par rapport à 3 milliards de dollars (1 milliard par année sur 3 ans) (%)	35,9	73,1	109,0	S. O.	100 % en 2011-2012	97
4b Pourcentage du nombre de sites à potentiel d'amélioration corrigé par rapport à 60 sites (20 sites par année sur 3 ans) (%)	35,0	71,7	100,0	S. O.	100 % en 2011-2012	97
4c Pourcentage combiné de réalisation des mesures adaptées aux problématiques régionales par rapport au total respectif de réalisation de chacune des mesures (%)	36,7	77,3	128,0	S. O.	100 % en 2011-2012	97
Action 3.2 : Mettre en œuvre la Politique ministérielle sur le transport routier des marchandises 2009-2014						
5 Pourcentage de réalisation des actions prévues dans les plans d'action annuels (%)	82,5	76,2	83,2	89,2	80 % en 2012-2013	68

Indicateurs	Résultats				Cibles	Page
	2009-2010	2010-2011	2011-2012	2012-2013	2009-2013	
Objectif 6 de la Stratégie gouvernementale de développement durable : Appliquer des mesures de gestion environnementale et une politique d'acquisitions écoresponsables au sein des ministères et des organismes gouvernementaux						
Objectif ministériel 4 : Optimiser la prise en compte du développement durable et de l'environnement dans la gestion des produits, services et activités						
Action 4.1 : Mettre en œuvre des pratiques et des activités contribuant aux dispositions de la Politique pour un gouvernement écoresponsable, notamment un système de gestion environnementale (SGE)						
6 État d'avancement de la mise en œuvre d'un système de gestion environnementale au Ministère (%)	10 Planification	55 Planification	100 Planification	95 Mise en œuvre	SGE adopté d'ici à 2011	84
7 État d'avancement de la mise en œuvre de mesures ou d'activités contribuant à l'atteinte des objectifs nationaux de gestion environnementale	6	8	8	11	Nombre de mesures ou d'activités	85
8 État d'avancement de la mise en œuvre de pratiques d'acquisition écoresponsables	5	11	14	15	Nombre de pratiques	86
Objectif 7 de la Stratégie gouvernementale de développement durable : Promouvoir la réduction de la quantité d'énergie et de ressources naturelles et matérielles utilisées pour la production et la mise en marché de biens et de services						
Objectif ministériel 5 : Favoriser une exploitation des infrastructures de transport dont l'impact est moindre sur l'environnement						
Action 5.1 : Pratiquer la réduction à la source, le réemploi, le recyclage et la valorisation des matières résiduelles avant de procéder à leur élimination						
9 État de réalisation (élaboration et publication) d'indicateurs et de cibles (%)	5	100	100	S. O.	À établir d'ici à 2011	87
10a Pourcentage d'enrobés à chaud contenant des granulats bitumineux concassés (%)	S. O.	29,6	35,7	40,4	25 % en 2013	87
10b Pourcentage de granulats recyclés dans les infrastructures routières (%)	S. O.	6,4	8,1	7,3	8 % en 2013	88
10c Pourcentage de granulats recyclés utilisés dans la structure de chaussée (%)	S. O.	8,4	9,8	8,3	10 % en 2013	88
10d Pourcentage de ponts acier-bois remplacés annuellement par des ponts d'un autre type (%)	S. O.	29	38	34	25 % en 2013	89
10e Quantité de rebuts métalliques recyclés annuellement par le Ministère (en tonnes métriques)	S. O.	S. O.	3 057	2 591	Quantité de rebuts métalliques recyclés	89

Indicateurs	Résultats				Cibles	Page
	2009-2010	2010-2011	2011-2012	2012-2013	2009-2013	
Objectif ministériel 6 : Assurer la pérennité des infrastructures par une amélioration de leur état						
Action 6.1 : Poursuivre la mise en œuvre du Plan de redressement du réseau routier 2007-2022 afin d'améliorer la qualité des chaussées						
11 Pourcentage de chaussées du réseau routier supérieur en bon état selon l'IRI (%)						56
-RSSCE	83,1	84,0	86,8	88,2	84,0 % en 2011-2012	
-Hors RSSCE	64,1	67,5	72,0	74,5	68,0 % en 2011-2012	
-Ensemble du réseau	69,4	72,2	76,2	78,4	72,0 % en 2011-2012	
Action 6.2 : Poursuivre la mise en œuvre du Plan de redressement du réseau routier 2007-2022 afin d'améliorer la qualité des structures						
12 Proportion des structures en bon état du réseau routier supérieur (%)	61,8	66,2	68,1	69,9	65,0 % en 2011-2012	58
13 Pourcentage des ponts du Ministère en bon état sur le réseau municipal (%)	43,8	46,6	48,7	49,7	45,3 % en 2011-2012	59
Objectif 18 de la Stratégie gouvernementale de développement durable : Intégrer les impératifs du développement durable dans les stratégies et les plans d'aménagement et de développement régionaux et locaux						
Objectif ministériel 7 : Favoriser la concertation avec les principaux acteurs en matière d'aménagement et de développement du territoire						
Action 7.1 : Mettre en œuvre les dispositions du Plan d'action gouvernemental pour l'accompagnement des acteurs du milieu municipal qui soutiennent le dynamisme territorial						
14 Nombre de dispositions du Plan d'action gouvernemental appliquées, auxquelles participe le Ministère	3	3	12	13	Ensemble des dispositions appliquées d'ici à 2013	89
Objectif 20 de la Stratégie gouvernementale de développement durable : Assurer l'accès aux services de base en fonction des réalités régionales et locales, dans un souci d'équité et d'efficience						
Objectif ministériel 8 : Favoriser le transport collectif et actif						
Action 8.1 : Mettre en œuvre les programmes prévus dans la Politique québécoise du transport collectif relevant du Ministère						
15 Achalandage du transport en commun au Québec (millions de déplacements)	556,5	555,2	562,2	584,6	566,0 en 2011-2012	71
-Hausse depuis 2007-2008 (%)	6,2	5,9	7,3	11,5	8,0 % en 2011-2012	
16 Achalandage du transport adapté (millions de déplacements)	6,8	7,0	7,0	7,8	6,8 en 2011-2012	75
-Hausse depuis 2007-2008 (%)	9,7	13,8	14,0	25,8	10,0 % en 2011-2012	
17 Nombre et nature des initiatives incitant au transport actif	16	44	42	39	Nombre total d'initiatives	72

Indicateurs	Résultats				Cibles	Page
	2009-2010	2010-2011	2011-2012	2012-2013	2009-2013	
18 Quantité d'émissions de GES qui peut être potentiellement évitée et réduite (kt)	92	114	132	156	130 en 2011-2012	92
Objectif 22 de la Stratégie gouvernementale de développement durable : Assurer la protection et la mise en valeur du patrimoine et des ressources naturelles dans le respect de la capacité de support des écosystèmes						
Objectif ministériel 9 : Assurer une planification intégrée pour l'optimisation des réseaux de transport						
Action 9.1 : Élaborer et mettre en œuvre la Vision québécoise des transports à l'horizon de 2030						
19 Pourcentage de réalisation (élaboration et publication) de la Vision (%)	20	50	85	85	100 % en 2010	69
Action 9.2 : Élaborer la stratégie et le plan d'action d'accompagnement de la Porte continentale et du Corridor de commerce Ontario-Québec dans une perspective de développement durable et en assurer le suivi						
20 Pourcentage de réalisation (élaboration et publication) de la stratégie de la Porte continentale et du Corridor de commerce Ontario-Québec (%)	40	40	40	40	100 % en 2010	64
21 Quantité d'émissions de GES qui peut être potentiellement évitée et réduite (kt)	S. O.	S. O.	S. O.	S. O.	Potentiel de réduction et d'évitement de 2010 à 2013	64
Action 9.3 : Élaborer et mettre en œuvre une politique québécoise sur l'intermodalité des transports						
22 Pourcentage de réalisation (élaboration et publication) de la politique québécoise sur l'intermodalité des transports (%)	57	61	61	61	100 % en 2009	69
23 Quantité d'émissions de GES qui peut être potentiellement évitée et réduite (kt)	S. O.	S. O.	S. O.	S. O.	Potentiel de réduction et d'évitement de 2010 à 2013	70
Objectif ministériel 10 : Contribuer à l'évitement et à la réduction des émissions de GES par des mesures visant l'amélioration de l'efficacité énergétique dans le secteur du transport des marchandises						
Action 10.1 : Mettre en œuvre les actions d'évitement et de réduction inscrites dans le Plan d'action québécois sur les changements climatiques 2006-2012 et les mesures d'efficacité énergétique inscrites dans la Stratégie énergétique du Québec 2006-2015 qui relèvent du Ministère et qui sont du domaine du transport des marchandises						
24 Quantité d'émissions de GES prévue dans le Plan d'action québécois sur les changements climatiques 2006-2012 qui peut être potentiellement évitée et réduite et qui relève du Ministère (kt)	168	202	260	308	1 460 en 2011-2012	92

PS	Plan stratégique
PADD	Plan d'action de développement durable

3.3 Les résultats détaillés

Cette section présente les résultats des actions menées au cours de l'exercice 2012-2013 en ce qui concerne à la fois le Plan stratégique 2008-2012 et le Plan d'action de développement durable 2009-2013, ainsi qu'il a été mentionné au début de la partie 3.

Orientation 1

Assurer la pérennité des systèmes de transport pour les générations futures

Dans le cadre du Plan québécois des infrastructures, des investissements considérables servent à la modernisation, à la réfection et à la préservation des infrastructures routières et des équipements de transport en commun afin d'assurer leur pérennité et leur qualité. Ainsi, ces investissements permettront au Québec non seulement d'assurer la remise en état et le maintien de la qualité de ses infrastructures et de ses équipements, mais aussi de se comparer avantageusement aux normes de qualité nord-américaines.

Axe d'intervention
Les infrastructures routières

OBJECTIF 1.1

AMÉLIORER LA QUALITÉ DES CHAUSSÉES DU RÉSEAU ROUTIER SUPÉRIEUR

Le réseau routier sous la responsabilité du Ministère comprend plus de 30 600 km.

Les chaussées

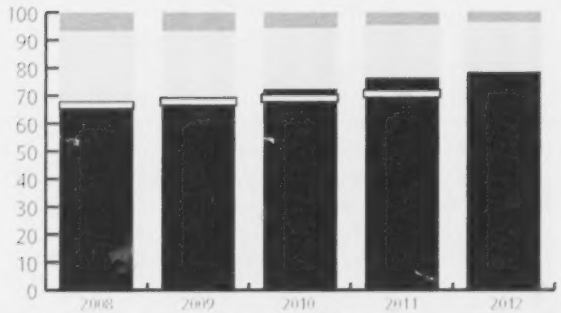
En 2012-2013, des investissements de 708,5 millions de dollars ont été consacrés à la conservation des chaussées. Ces sommes et leur utilisation dans la planification des travaux ont permis d'améliorer la qualité des chaussées sur l'ensemble du réseau, autant sur le Réseau stratégique en soutien au commerce extérieur (RSSCE) qu'en dehors de celui-ci.

PS 1	Proportion de chaussées du réseau routier supérieur en bon état selon l'IRI[14] (%)
PADD 11	

	Résultats					Cibles
	2008-2009	2009-2010	2010-2011	2011-2012	2012-2013	2011-2012
RSSCE	82,1 %	83,1 %	84,0 %	86,8 %	88,2 %	84,0 %
Hors RSSCE	62,0 %	64,1 %	67,5 %	72,0 %	74,5 %	68,0 %
Ensemble du réseau	67,7 %	69,4 %	72,2 %	76,2 %	78,4 %	72,0 %

14 Ce sigle signifie « indice de rugosité international ». L'IRI porte sur le confort de roulement et s'appuie sur des observations recueillies à l'aide d'un véhicule multifonction (50 % du réseau), sur des estimations obtenues en faisant vieillir les observations de l'année précédente (l'autre 50 % du réseau) et sur des corrections découlant des interventions d'entretien et de réfection réalisées sur le réseau.

État des chaussées du réseau routier supérieur



Résultats	2008	2009	2010	2011	2012
Déf. majeure (%)	6,8	6,8	5,8	4,7	3,8
Déf. mineure (%)	25,5	23,8	22,0	19,1	17,9
Bon état (%)	67,7	69,4	72,2	76,2	78,4

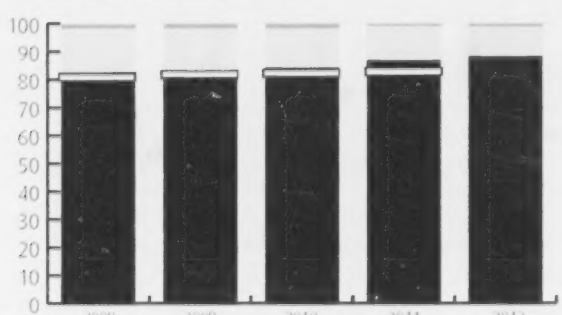
Cibles	2008	2009	2010	2011
	67,7	69,0	70,0	72,0

Commentaires

Ensemble du réseau routier supérieur

- En 2012, la chaussée était en bon état sur 78,4 % du réseau routier québécois, selon l'IRI. Cette proportion est la plus élevée depuis que l'IRI est comptabilisé sur le réseau du Ministère, c'est-à-dire depuis 1999. Il s'agit d'une augmentation de 2,2 points de pourcentage par rapport à 2011.
- Une chaussée en bon état présente un confort au roulement (IRI) jugé acceptable pour une classe de route donnée. Le seuil d'acceptabilité a été fixé de façon à assurer confort et sécurité aux usagers selon la classe de la route.
- Une chaussée déficiente présente un confort au roulement jugé inapproprié. Cette déficience est jugée mineure ou majeure selon le degré de dégradation de la chaussée. De façon générale, une intervention de surface est suffisante pour corriger une déficience mineure et une intervention en profondeur est requise pour une déficience majeure.

État des chaussées du RSSCE



Résultats	2008	2009	2010	2011	2012
Déf. majeure (%)	1,5	1,6	1,6	1,0	1,0
Déf. mineure (%)	16,3	15,3	14,4	12,3	10,8
Bon état (%)	82,1	83,1	84,0	86,8	88,2

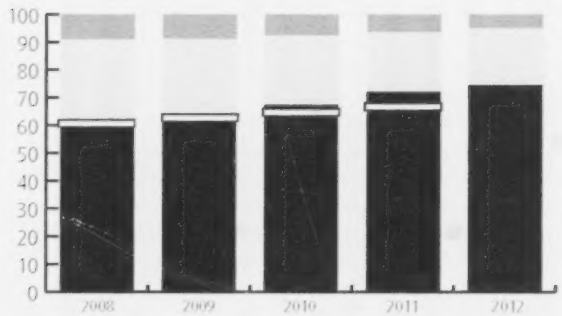
Cibles	2008	2009	2010	2011
	82,1	83,0	83,5	84,0

RSSCE

- Sur le RSSCE, la proportion de chaussées en bon état selon l'IRI a augmenté de 1,4 point de pourcentage pour s'établir à 88,2 %. Il s'agit du pourcentage le plus élevé depuis 1999.
- La proportion de chaussées en condition de déficience majeure s'est maintenue à 1,0 % en 2012.

PS	Plan stratégique
PADD	Plan d'action de développement durable

État des chaussées hors RSSCE



Résultats	2008	2009	2010	2011	2012
Déf. majeure (%)	8,9	8,8	7,4	6,2	4,8
Déf. mineure (%)	29,1	27,1	25,1	21,8	20,7
Bon état (%)	62,0	64,1	67,5	72,0	74,5

Cibles	2008	2009	2010	2011
	62,0	64,0	66,0	68,0

Hors RSSCE

- Pour le réseau routier qui ne fait pas partie du RSSCE, la proportion de chaussées en bon état selon l'IRI se chiffrait à 74,5 % en 2012. Il s'agit d'une augmentation de 2,5 points de pourcentage par rapport à 2011.
- Les routes dont la chaussée présente une déficience majeure représentent 4,8 % du réseau à l'extérieur du RSSCE, une baisse de 1,4 point de pourcentage par rapport à l'année précédente.

OBJECTIF 1.2

AMÉLIORER LA QUALITÉ DES STRUCTURES DU RÉSEAU SUPÉRIEUR ET DES PONTS DU MINISTÈRE SUR LE RÉSEAU MUNICIPAL

Pont en arc sur le réseau supérieur du Ministère, situé sur le boulevard Talbot au-dessus de la route 175 dans la municipalité de Stoneham-et-Tewkesbury.

Les structures

Le réseau routier sous la responsabilité du Ministère comprend plus de 5 300 structures dont la longueur est de 4,5 mètres ou plus[15]. Près de 70 % de l'actif a été construit entre les années 1960 et 1980. Puisque des travaux de réparation sont habituellement nécessaires 30 ans après la construction d'un ouvrage, les besoins d'entretien et de réparation sont considérables en ce moment. Ainsi, en 2012-2013, des investissements de 847,4 millions de dollars ont été consacrés aux structures, y compris aux ponts situés sur le réseau municipal.

PS 2	Proportion des structures en bon état du réseau routier supérieur (%)
PADD 12	*Une structure en bon état est une structure qui ne nécessite aucune intervention avant cinq ans.*

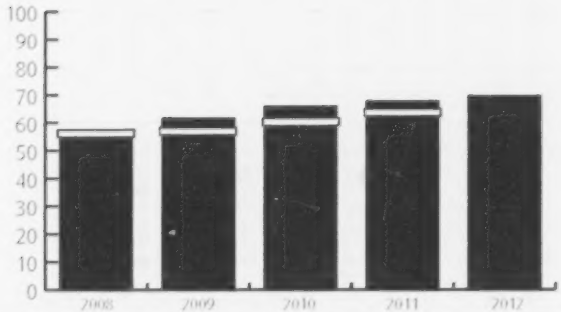
Résultats					Cible
2008-2009	2009-2010	2010-2011	2011-2012	2012-2013	2011-2012
57,7 %	61,8 %	66,2 %	68,1 %	69,9 %	65,0 %

15 *Ces données ne comprennent pas les quelque 4 300 ponts municipaux dont l'entretien a été repris par le Ministère en janvier 2008. Leur état est présenté sous l'indicateur 3 du Plan stratégique : proportion des ponts du Ministère en bon état sur le réseau municipal.*

Commentaires

- Les résultats montrent que la remise en état du parc de structures amorcée en 2007-2008 s'est poursuivie activement au cours de l'année 2012-2013 sur le réseau supérieur.
- La proportion des structures en bon état sur le réseau routier supérieur a augmenté de 1,8 point par rapport à l'année 2011-2012. Depuis 2008-2009, c'est une augmentation de 12,2 points de pourcentage du nombre de structures en bon état qui a été enregistrée.

État des structures du réseau routier supérieur



Résultats	2008	2009	2010	2011	2012
Bon état (%)	57,7	61,8	66,2	68,1	69,9

Cibles	2008	2009	2010	2011
	57,5	58,7	61,6	65,0

La gestion des ponts situés sur le réseau municipal

En janvier 2008, le Ministère a repris, par décret gouvernemental, la gestion de près de 4 300 ponts situés sur le réseau municipal. Au 1er avril 2008, il y avait 43 % de ces ponts qui étaient en bon état, tandis que plusieurs autres présentaient des pertes de fonctionnalité. Compte tenu de l'état de certains de ces ouvrages et afin de prolonger leur maintien en service, le Ministère y a limité la circulation des véhicules lourds. Il arrive également que certains ponts soient interdits à la circulation lorsqu'on les démolit ou le temps de les réparer, ou de les remplacer. Ainsi, 40,5 % des ponts sous la responsabilité du Ministère et situés sur le réseau municipal étaient touchés par l'une ou l'autre de ces mesures en 2008.

PS 3 Proportion des ponts du Ministère en bon état sur le réseau municipal (%)

PADD 13 *Un pont en bon état est un pont qui ne nécessite aucune intervention avant cinq ans.*

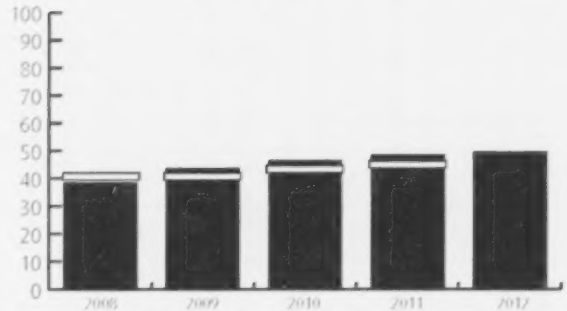
Résultats					Cible
2008-2009	2009-2010	2010-2011	2011-2012	2012-2013	2011-2012
38,6 %	43,8 %	46,6 %	48,7 %	49,7 %	45,3 %

Commentaires

- Pour 2012-2013, on observe une hausse de 1,0 point de pourcentage du nombre de ponts en bon état sur le réseau municipal. Depuis 2008-2009, c'est une augmentation de plus de 11 points de pourcentage du nombre de structures en bon état qui a été enregistrée.

PS Plan stratégique
PADD Plan d'action de développement durable

Proportion des ponts du MTQ en bon état sur le réseau municipal

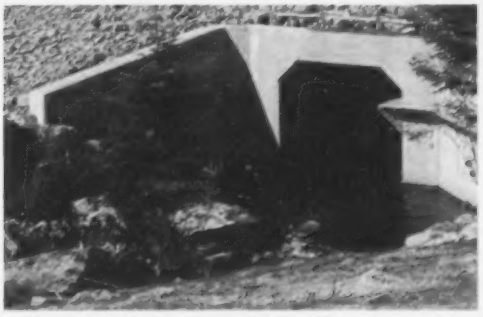


Résultats	2008	2009	2010	2011	2012
Bon état (%)	38,6	43,8	46,6	48,7	49,7

Cibles	2008	2009	2010	2011
	41,1	41,1	43,5	45,3

OBJECTIF 1.3

AMÉLIORER LA QUALITÉ DES PONCEAUX DU RÉSEAU ROUTIER SUPÉRIEUR



Portique en béton armé sur la nouvelle route entre Québec et Saguenay.

Les ponceaux

Les ponceaux jouent un rôle majeur dans la préservation des infrastructures routières puisqu'ils assurent l'écoulement efficace de l'eau de drainage. Le Ministère a d'ailleurs mis en place un nouveau processus de vérification pour améliorer l'évaluation de l'état des quelque 58 000 ponceaux du réseau routier sous sa responsabilité et pour faciliter l'établissement des priorités d'intervention dans ce domaine.

PS 4 Proportion des ponceaux en bon état (%)

Un ponceau en bon état est un ponceau dont l'indice d'état est supérieur à 55 sur 100 et qui ne nécessite aucune intervention majeure avant cinq ans.

	Résultats					Cibles
	2008-2009	2009-2010	2010-2011	2011-2012	2012-2013	2011-2012
RSSCE (tous les ponceaux)	80,8 %	83,2 %	83,4 %	83,0 %	85,0 %	84,9 %
Hors RSSCE (1 500 mm <ouverture <3 000 mm)	76,3 %	79,0 %	78,4 %	80,2 %	79,2 %	83,5 %

Commentaires

- Au printemps 2011, le Ministère révisait le *Guide d'inspection des ponceaux* dans le but d'améliorer l'homogénéité des inspections sur l'ensemble du territoire, donc de rehausser la qualité de l'information. À la suite de la révision du système d'inspection des ponceaux, un nouvel algorithme plus performant a été mis au point (pondération pour calculer les indices d'état des ponceaux [IEP]). Les données des campagnes d'inspection 2011 et 2012 ont été traitées au moyen du nouvel algorithme alors que les données antérieures demeurent inchangées.

- La proportion des ponceaux en bon état situés hors du RSSCE qui ont une ouverture entre 1 500 mm et 3 000 mm est inférieure à la cible établie pour 2011-2012. Cependant, les ponceaux de cette nature représentent 5,5 % de l'ensemble des ponceaux du Ministère. Au cours de l'exercice 2012-2013, les efforts du Ministère ont été dirigés vers les ponceaux hors du RSSCE ayant une ouverture inférieure à 1 500 mm, qui représentent 74,7 % du parc puisque des interventions permettant de garantir la sécurité des usagers de la route étaient requises.
- La fréquence d'inspection des ponceaux varie selon l'état de ceux-ci. Plus le ponceau a un indice d'état faible, plus il sera inspecté rapidement. Toutefois, le cycle d'inspection est de 5 ans au maximum.

Axe d'intervention
Les équipements de transport en commun

OBJECTIF 1.4

RENOUVELER LES ÉQUIPEMENTS DE TRANSPORT EN COMMUN ET EN ABAISSER L'ÂGE MOYEN

Comme il est prévu dans le Plan stratégique 2008-2012, la rénovation et le remplacement des systèmes et des infrastructures de transport en commun exigent des investissements majeurs afin d'éviter leur vieillissement, c'est-à-dire de maintenir ces actifs en bon état et de contribuer à leur amélioration. Dans le cadre de la Politique québécoise du transport collectif publiée en 2006, les besoins d'investissements en transport en commun avaient été évalués à au moins 4,6 milliards de dollars sur un horizon de dix ans. Ainsi, en 2012-2013, l'enveloppe d'investissement autorisée par le Conseil du trésor pour la portion qui est à la charge du Ministère s'est élevée à 868,3 millions de dollars dans le cadre du Plan québécois des infrastructures. Une somme de 350,9 millions de dollars a ainsi été affectée à la dépense de transfert en remboursement de services de la dette pour les investissements autorisés antérieurement. La Société de financement des infrastructures locales du Québec (SOFIL) a pour sa part investi 91,5 millions de dollars dans les infrastructures de transport en commun.

PS 5 Âge moyen des autobus et des trains de banlieue

	Résultats					Cibles
	2008-2009	2009-2010	2010-2011	2011-2012	2012-2013	2011-2012
Autobus	8,7 ans	8,4 ans	7,1 ans	6,2 ans	6,4 ans	Moins de 8 ans
Trains de banlieue	26,2 ans	22,4 ans	17,2 ans	16,2 ans	16,6 ans	Moins de 14 ans

Commentaires

- Selon les données disponibles en novembre 2012, l'âge moyen du parc d'autobus des sociétés de transport est de 6,4 ans, ce qui représente une très légère hausse de 0,2 an par rapport à 2011. Il est à remarquer que, depuis 2008-2009, l'âge moyen des autobus des sociétés de transport a diminué de 2,3 ans, et que la cible de moins de 8 ans qui avait été fixée pour 2011-2012 a été atteinte.

PS Plan stratégique
PADD Plan d'action de développement durable

- L'âge moyen des autobus de la Société de transport de Montréal (STM) est passé de 4,1 ans en 2011 à 4,9 ans en 2012. Il faut signaler que 39 % des 1 713 autobus de la STM en circulation en novembre 2012 sont des véhicules fabriqués en 2010 ou en 2011. Cela influence grandement le résultat atteint pour l'indicateur puisque le parc de la STM constitue 47 % du parc total au Québec.
- Outre la STM, quatre sociétés possèdent des parcs dont l'âge moyen est inférieur à 8 ans : la Société de transport de Lévis (2,9 ans), la Société de transport de Laval (7,4 ans), le Réseau de transport de Longueuil (7,4 ans) et le Réseau de transport de la Capitale (7,5 ans).
- La Société de transport de Lévis a connu une très forte baisse de l'âge moyen de ses véhicules, passant de 6,8 ans en 2011 à 2,9 ans en 2012. En une année, son parc d'autobus est devenu le plus jeune parmi l'ensemble des sociétés de transport en 2012.

- En 2012-2013, l'âge moyen des trains de banlieue a légèrement augmenté alors qu'il est passé de 16,2 ans à 16,6 ans. Cet écart s'explique en partie par le vieillissement normal de l'ensemble des trains par rapport à 2011-2012.
- Depuis 2008-2009, l'âge moyen des trains de banlieue a diminué de 9,6 ans. Toutefois, les efforts déployés pour obtenir ces résultats n'ont pas permis d'atteindre la cible établie dans le Plan stratégique 2008-2012, c'est-à-dire moins de 14 ans. L'inclusion, dans le calcul, de 75 véhicules hors d'usage faisant l'objet d'un processus de vente accroît significativement l'âge moyen du parc. En excluant ces véhicules vieillissants du calcul, l'âge moyen des trains de banlieue est de 11,1 ans.

Le remplacement des voitures du métro de Montréal

Le matériel roulant du métro de Montréal est constitué de 759 voitures, qui font partie de deux séries mises en service en 1966 (série MR-63) et en 1976 (série MR-73). Les 336 voitures acquises en 1966 ont atteint leur durée de vie utile et doivent être remplacées. Par ailleurs, les besoins d'entretien s'amplifient.

PS 6 Nombre de voitures de métro remplacées

Résultats					Cible
2008-2009	2009-2010	2010-2011	2011-2012	2012-2013	2011-2012
Appel d'offres réalisé	Publication, par la STM, d'un avis public international	Contrat signé entre la STM et le consortium Bombardier-Alstom	Aucune voiture de métro livrée	Aucune voiture de métro livrée	54 voitures de métro livrées sur les 336 à remplacer

Commentaires

- À la suite de l'appel d'offres lancé le 31 juillet 2008, la STM a reçu une seule proposition, celle du consortium Bombardier-Alstom.
- Par la suite, les négociations qui ont été entreprises entre la STM et le consortium se sont traduites par la diffusion d'un avis public international par la STM en 2010. Des requêtes en justice ont été intentées par le consortium au printemps et à l'été 2010.
- En octobre 2010, l'Assemblée nationale a adopté le projet de loi concernant l'acquisition de voitures pour le métro de Montréal, permettant à la STM d'offrir au consortium de conclure avec elle un contrat de gré à gré. La STM a conclu avec le consortium un contrat pour l'acquisition de 468 voitures de métro.

- Le 27 octobre 2010, le gouvernement du Québec a adopté le décret 898-2010 ordonnant que soit approuvé le contrat conclu entre la STM et le consortium.
- Au 31 mars 2013, la fabrication des voitures de métro est toujours en cours.

Orientation 2

Soutenir des systèmes de transport efficaces, diversifiés et intégrés qui contribuent à la réduction des émissions de gaz à effet de serre

Des sommes importantes ont été investies dans le développement des systèmes de transport afin de faciliter les déplacements sur le réseau routier, d'améliorer l'efficacité des systèmes de transport et de soutenir le développement et la prospérité des régions.

Au total, 1,2 milliard de dollars ont été consacrés au développement du réseau routier en 2012-2013. En outre, 128,3 millions ont visé les autres modes de transport, notamment pour la réhabilitation de lignes ferroviaires, pour les dessertes en transport maritime et aérien ainsi que pour la réalisation de projets liés aux pistes récréotouristiques, en particulier la Route verte. Aussi, le Ministère a contribué à l'exploitation des services de transport collectif et des services de transport adapté en versant des subventions de 131,0 millions, alors que des contributions du Fonds vert de 164,5 millions ont permis d'améliorer les services de transport collectif. Ces sommes s'ajoutent à celles qui ont été investies dans la pérennité des équipements et des infrastructures de transport en commun qui sont inscrites dans l'orientation précédente.

Axe d'intervention
Des systèmes de transport efficaces et intégrés

OBJECTIF 2.1

ACCROÎTRE L'EFFICACITÉ DES GRANDS CORRIDORS INTERNATIONAUX ET INTERRÉGIONAUX

La Porte continentale et le Corridor de commerce Ontario-Québec

L'initiative de la Porte continentale et du Corridor de commerce Ontario-Québec[16] fait suite à la signature d'un protocole d'entente par les ministres des Transports du Québec, de l'Ontario et du Canada, le 30 juillet 2007. Ce protocole a pour objectif de définir une stratégie d'intervention accompagnée d'un plan d'action visant le développement d'un système de transport intégré, durable, sûr et compétitif pour soutenir le commerce international.

[16] Le lecteur est invité à consulter le site Web www.portecontinentale.ca pour en savoir davantage.

PS Plan stratégique
PADD Plan d'action de développement durable

PADD 20 Pourcentage de réalisation (élaboration et publication) de la stratégie de la Porte continentale et du Corridor de commerce Ontario-Québec

Résultats					Cible
2008-2009	2009-2010	2010-2011	2011-2012	2012-2013	2009-2010
S. O.	40 %	40 %	40 %	40 %	100 % de la stratégie de la Porte continentale et du Corridor de commerce Ontario-Québec sera réalisée en 2010

Commentaires

- Au moment de l'élaboration de cet indicateur du Plan d'action de développement durable, la stratégie de la Porte continentale comprenait également un plan d'action. Depuis, le document de la stratégie a été scindé en deux documents distincts, soit une stratégie et un plan d'action (qui serait révisé sur une base annuelle). Le document portant sur la stratégie est terminé et a été entériné par les trois gouvernements (Québec, Ontario et Canada), mais n'a pas été publié. La préparation du premier plan d'action annuel avait été amorcée en 2010-2011, mais n'a pas été achevée.
- Des discussions ont eu lieu entre les trois gouvernements afin de déterminer le moment où la stratégie serait publiée ainsi que les mesures à inclure au plan d'action annuel, mais aucune entente n'a encore été conclue.

PADD 21 Quantité d'émissions de GES qui peut être potentiellement évitée et réduite

Résultats					Cible
2008-2009	2009-2010	2010-2011	2011-2012	2012-2013	2012-2013
S. O.	S. O.	S. O.	S. O.	S. O.	Potentiel de réduction et d'évitement de kt de GES de 2010 à 2013 (à déterminer en fonction des mesures retenues)

Commentaire

- Comme le calcul du potentiel de réduction et d'évitement de GES dépend de la réalisation de la stratégie de la Porte continentale et du Corridor de commerce Ontario-Québec, aucune évaluation ne peut être effectuée pour 2012-2013.

PS 7 Nombre de projets et de mesures liés à la Stratégie globale d'intervention de la Porte continentale Ontario-Québec et à l'Accord de commerce et de coopération entre le Québec et l'Ontario[17]

	Résultats									
	2008-2009		2009-2010		2010-2011		2011-2012		2012-2013	
	Réalisés	En cours	Réalisés	En cours	Réalisés	En cours	Réalisés	En cours	Réalisés*	En cours
Études sur les infrastructures	2	5	4	5	7	2	8	1	9	—
Études réalisées par les groupes de travail	6	4	8	3	9	1	9	1	10	—
Projets qui permettent d'atteindre les objectifs de la Porte continentale	—	2	—	3	—	3	—	3	1	2
Mesures réglementaires découlant de l'Accord de commerce et de coopération Québec-Ontario	2	1	2	9	3	8	3	8	3	8
TOTAL	**10**	**12**	**14**	**20**	**19**	**14**	**20**	**13**	**23**	**10**

* À l'égard du total des projets et des mesures réalisés depuis 2008-2009

Commentaires

- Au cours des dernières années, plusieurs études ont été entreprises conjointement par les gouvernements du Québec, de l'Ontario et du Canada, et quelques-unes par le ministère des Transports du Québec. Elles ont pour objectif d'analyser la capacité du système de transport multimodal à soutenir les échanges commerciaux actuels et futurs ainsi que les éléments liés à son efficacité. Deux études ont été achevées au cours de la dernière année, l'une portant sur l'évaluation de la sûreté, l'autre sur les bénéfices économiques de la Porte continentale.
- Par ailleurs, les projets suivants permettront d'atteindre les objectifs de la Porte continentale :
  - Le parachèvement de l'autoroute 30, qui a été complétée en décembre 2012;
  - Le réaménagement de l'échangeur Dorval;
  - L'amélioration de l'offre de services en transport en commun à Montréal[18].

L'Accord de commerce et de coopération entre le Québec et l'Ontario

En septembre 2009, les gouvernements du Québec et de l'Ontario ont signé un accord de commerce et de coopération afin de renforcer l'espace économique des deux provinces et d'accroître l'avantage concurrentiel de cet espace, tant à l'échelle nord-américaine qu'à l'échelle internationale. Considérant le rôle essentiel que jouent les transports dans l'intégration de leurs économies, les deux gouvernements se sont engagés à mettre en œuvre une série de mesures visant à améliorer la fluidité et la sécurité des transports, de même qu'à augmenter l'efficacité des activités de transport entre les deux territoires.

L'Accord de commerce et de coopération entre le Québec et l'Ontario comprend cinq mesures de coopération et onze mesures d'harmonisation ou de conciliation de la réglementation. Trois de ces mesures d'harmonisation sont en vigueur. Celles-ci concernent : 1) la réglementation des limites de

[17] Le libellé original de cet indicateur du Plan stratégique 2008-2012 a été revu afin d'inclure une référence à l'Accord de commerce et de coopération entre le Québec et l'Ontario, signé en septembre 2009.

[18] À ce sujet, le lecteur est invité à consulter les résultats des indicateurs 5 (âge moyen des autobus et des trains de banlieue) et 6 (nombre de voitures de métro remplacées) du Plan stratégique 2008-2012.

PS Plan stratégique
PADD Plan d'action de développement durable

charges admissibles permettant l'utilisation des pneus simples à bande large, en vigueur depuis décembre 2008; 2) l'obligation d'activer les limiteurs de vitesse à 105 km/h sur les camions lourds circulant sur les deux territoires, depuis janvier 2009; 3) la mise en place, en mars 2011, d'un programme autorisant la circulation des trains routiers en Ontario, alors que celle-ci était déjà permise au Québec. Les travaux se poursuivent afin de compléter la mise en œuvre des huit autres mesures d'harmonisation de l'accord; il est à noter que trois d'entre elles se poursuivent en continu conformément à l'Accord sur le commerce intérieur.

Les travaux majeurs sur le Réseau stratégique en soutien au commerce extérieur

Le réseau routier assure la plus grande partie des échanges commerciaux québécois sur le continent. Plusieurs grands projets ont été entrepris pour améliorer la fluidité et la sécurité des déplacements dans les grands corridors routiers reliant le Québec à ses principaux partenaires économiques ou pour terminer le maillage de chacune des régions du Québec.

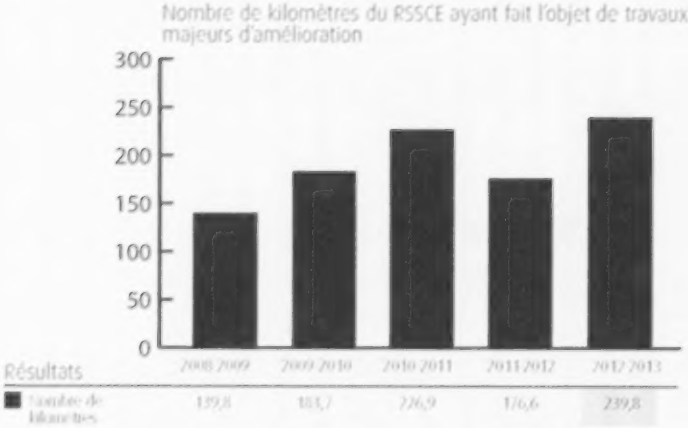
Les travaux majeurs effectués sur le RSSCE ont une incidence sur la fonctionnalité de la route. Bien qu'en raison de leur nature, ces travaux visent surtout à améliorer la fluidité du trafic, ils peuvent aussi être réalisés pour renforcer la sécurité des usagers.

PS 8 Nombre de kilomètres du réseau stratégique en soutien au commerce extérieur (RSSCE) ayant fait l'objet de travaux majeurs d'amélioration

Résultats				
2008-2009	2009-2010	2010-2011	2011-2012	2012-2013
139,8 km	183,7 km	226,9 km	176,6 km	239,8 km

Commentaires

- En 2012-2013, ce sont 239,8 km du RSSCE qui ont fait l'objet de travaux majeurs d'amélioration, pour un total de 1 064,9 km depuis 2007-2008.
- Voici la liste des principaux travaux réalisés au cours de l'année financière :
  - Ouest de la Montérégie : parachèvement du tronçon ouest des autoroutes 30 et 530 en mode PPP (122,6 km);
  - Laurentides-Lanaudière : contournement de Labelle sur la route 117 (14,6 km);
  - Outaouais : ouverture d'un tronçon de l'autoroute 50, entre Thurso et Montebello (33,0 km);
  - Chaudière-Appalaches : doublement de l'autoroute 73 à Saints-Anges et à Saint-Joseph-de-Beauce (9,0 km);
  - Capitale-Nationale :
    - construction d'une chaussée sur la route 175 à la Forêt-Montmorency (6,2 km);
    - aménagement d'une voie d'attente sur la route 138 à Tadoussac (0,9 km);
  - Saguenay–Lac-Saint-Jean : construction de la route 175 à quatre voies divisées dans la réserve faunique des Laurentides (19,3 km).



Résultats	2008-2009	2009-2010	2010-2011	2011-2012	2012-2013
Nombre de kilomètres	139,8	183,7	226,9	176,6	239,8

OBJECTIF 2.2

AMÉLIORER L'EFFICACITÉ ET L'INTÉGRATION DES SYSTÈMES DE TRANSPORT PAR LA MISE EN ŒUVRE DE POLITIQUES ET STRATÉGIES

Afin d'améliorer l'efficacité des systèmes de transport et d'optimiser l'utilisation de chaque mode de transport, le Ministère assume un rôle de premier plan dans l'organisation des transports au Québec. La mise en place de politiques et de stratégies oriente les interventions du Ministère en matière de gouvernance en transport. Ces politiques et stratégies sont issues d'exercices de planification et sont souvent élaborées avec la collaboration de partenaires externes.

PS 9 Nombre de politiques et de stratégies réalisées*

Résultats					Cible
2008-2009	2009-2010	2010-2011	2011-2012	2012-2013	2011-2012
1	2	2	2	2	4

* L'état du résultat cumulatif des politiques et des stratégies réalisées depuis la mise en place du Plan stratégique 2008-2012.

Commentaires

- Deux politiques ont été mises en œuvre pour répondre à cet objectif du Plan stratégique depuis son implantation : 1) en 2008-2009, l'édition révisée de la Politique sur le vélo a été rendue publique en vue de favoriser les déplacements actifs, les saines habitudes de vie, la réduction des émissions de GES et le développement économique, touristique et durable des régions; 2) en 2009-2010, une première Politique sur le transport routier des marchandises a été lancée; elle couvre la période 2009-2014 et vise notamment à favoriser l'efficacité des systèmes de transport routier de marchandises dans une perspective de transport durable.

PS	Plan stratégique
PADD	Plan d'action de développement durable

- En 2012, le Ministère a entrepris l'élaboration d'un document de consultation pour la publication d'une nouvelle Politique québécoise de mobilité durable, en remplacement de la Politique québécoise du transport collectif.
- Le Ministère poursuit sa démarche visant la mobilité durable des personnes et des marchandises par la réalisation d'une deuxième génération de plans de transport, soit les plans territoriaux de mobilité durable.

La Politique ministérielle sur le transport routier des marchandises 2009-2014

Afin de soutenir la croissance et la compétitivité de l'industrie du transport des marchandises, le Ministère, en collaboration avec ses partenaires gouvernementaux, a rendu publique, en juin 2009, une politique ministérielle propre au transport routier des marchandises. La mise en œuvre de cette politique repose sur un plan d'action annuel qui établit les cibles à atteindre, qui favorise et met en évidence la contribution des partenaires privés et gouvernementaux, et qui tient compte de la conjoncture changeante de cet environnement particulier.

PADD 5 Pourcentage de réalisation des actions prévues dans les plans d'action annuels

Résultats					Cible
2008-2009	2009-2010	2010-2011	2011-2012	2012-2013	2012-2013
S. O.	82,5 %	76,2 %	83,2 %	89,2 %*	L'ensemble des actions prévues dans les plans d'action annuels sera réalisé à 80 %

* À noter que, pour 2012-2013, ce sont 88 actions qui ont été considérées pour le calcul du degré de performance. De plus, un certain nombre d'actions inscrites dans le plan annuel relèvent de la responsabilité des partenaires privés et publics du Ministère, si bien que la réalisation de ces actions peut échapper, tout le contrôle direct du Ministère, notamment parce que les partenaires font par les mêmes calendriers de réalisation de projets.

Commentaires

- Le plan d'action visait à établir clairement les cibles à atteindre pour l'année 2012-2013. Il a fait l'objet d'un consensus parmi tous les acteurs concernés, qui ont été consultés lors de sa préparation.
- Pour l'année 2012-2013, les 14 axes d'intervention de la politique ont été abordés. De plus, 58 pistes d'action inscrites dans le plan ont été mises en œuvre et appuyées par 88 actions sous la responsabilité du Ministère et de ses partenaires. Le pourcentage de réalisation des actions prévues (89,2 %) a dépassé la cible de 80 % par 9,2 points de pourcentage.

La Vision québécoise des transports à l'horizon de 2030

Avec la réalisation des plans territoriaux de mobilité durable, le Ministère entend favoriser une planification intégrée des systèmes de mobilité et d'aménagement du territoire en conformité avec les grandes orientations gouvernementales. Le succès d'un tel exercice est conditionnel à la mise en place d'un cadre stratégique permettant d'orienter les décisions et les interventions du Ministère à long terme. La Vision québécoise des transports à l'horizon de 2030 répondra notamment à cette exigence, puisqu'elle permettra de mieux comprendre les tendances et les enjeux qui façonneront l'évolution des transports au Québec à court, à moyen et à long terme.

PADD 19 Pourcentage de réalisation (élaboration et publication) de la Vision

Résultats					Cible
2008-2009	2009-2010	2010-2011	2011-2012	2012-2013	2009-2010
S. O.	20 %	50 %	85 %	85 %	100 % de la Vision réalisée en 2010

Commentaire

- Une proposition préliminaire de la Vision québécoise des transports à l'horizon de 2030 a été élaborée en 2012. Une révision de ce document a été demandée quant à la forme et à l'approche adoptée : les travaux à cet effet étaient en cours au 31 mars 2013.

La Politique sur l'intermodalité du transport des marchandises

Le Ministère prévoyait élaborer une politique sur l'intermodalité du transport des marchandises afin d'accroître la complémentarité entre le transport routier et les modes ferroviaire, maritime et aérien pour l'établissement d'un véritable système de transport intermodal qui contribue au développement durable.

PADD 22 Pourcentage de réalisation (élaboration et publication) de la politique québécoise sur l'intermodalité des transports

Résultats					Cible
2008-2009	2009-2010	2010-2011	2011-2012	2012-2013	2009-2010
29 %	57 %	61 %	61 %	61 %	100 % de la politique québécoise sur l'intermodalité des transports sera réalisée en 2009

Commentaires

- Le projet de politique a fait l'objet d'une consultation interministérielle en octobre 2009. Les commentaires recueillis par les ministères consultés ont été intégrés dans la deuxième version du projet de la politique. Une actualisation du projet de politique a été effectuée à l'été 2010.
- Le gouvernement du Québec a annoncé, en septembre 2012, son intention d'élaborer une politique intégrée des transports; les travaux à cet égard sont en cours.
- Par ailleurs, une vaste étude multimodale sur le transport des marchandises au Québec, achevée en mars 2013, a notamment évalué le potentiel d'intermodalité pour le transport des marchandises.

PS	Plan stratégique
PADD	Plan d'action de développement durable

- Faisant suite à une mesure proposée dans le projet de politique, la préparation d'un bilan intégré des coûts et des revenus pour les différents réseaux de transport du Québec a été amorcée en 2010. Une réflexion sur les objectifs et sur les limites de l'étude a débuté en 2012.
- En raison des considérations mentionnées ci-dessus, l'élaboration du projet de Politique sur l'intermodalité du transport des marchandises est suspendue.

PADD 23 Quantité d'émissions de GES qui peut être potentiellement évitée et réduite

Résultats					Cible
2008-2009	2009-2010	2010-2011	2011-2012	2012-2013	2012-2013
S. O.	S. O.	S. O.	S. O.	S. O.	Potentiel de réduction et d'évitement de kt de GES de 2010 à 2013 (à déterminer en fonction des mesures retenues)

Commentaire

- Puisque le calcul de la quantité de GES qui peut être potentiellement évitée et réduite doit faire suite à la publication de la Politique sur l'intermodalité du transport des marchandises, aucune évaluation ne peut être effectuée pour 2012-2013.

Axe d'intervention
Des modes de transport diversifiés

OBJECTIF 2.3
PROMOUVOIR ET DÉVELOPPER L'UTILISATION DES MODES DE TRANSPORT COLLECTIF ET ALTERNATIF POUR LE TRANSPORT DES PERSONNES

Le Programme d'aide gouvernementale au transport collectif des personnes permet aux organismes de transport de moderniser leur parc de véhicules.

La Politique québécoise du transport collectif a été rendue publique en juin 2006. Grâce à cette politique et aux programmes qui en découlent, le gouvernement vise à accroître l'utilisation du transport collectif ainsi que des modes de transport alternatifs à l'automobile, partout au Québec, autant dans les villes que dans les milieux ruraux.

PS 10
PADD 15

Achalandage du transport en commun au Québec (en millions de déplacements)

Résultats*						Cible
2007-2008*	2008-2009	2009-2010	2010-2011	2011-2012	2012-2013	de 2007 à 2012
524,1	530,9 Hausse de 1,3 %**	556,5 Hausse de 6,2 %**	555,2 Hausse de 5,9 %**	562,2 Hausse de 7,3 %**	584,6 Hausse de 11,5 %**	566,0 Hausse de 8,0 %**

* Les années de 2007-2008 à 2012-2013 correspondent respectivement aux achalandages des années civiles 2006 à 2011. Les données de l'année 2011 sont les plus récentes disponibles au moment de produire ce rapport annuel de gestion. L'achalandage du transport en commun exclut les passagers des services de transport adapté.

** La hausse en pourcentage correspond à la variation par rapport aux résultats de l'année 2007-2008 (c'est-à-dire ceux de l'année civile 2006).

Commentaires

- Entre 2006 et 2011, l'achalandage annuel du transport en commun a augmenté de 11,5 %, dépassant de 3,5 % la cible établie par la Politique québécoise du transport collectif. En 2011, un total de 584,6 millions de déplacements en transport en commun ont été effectués au Québec. Par rapport à 2010, l'achalandage dans les transports en commun au Québec a connu une augmentation de 4,0 %, ce qui représente une hausse de 22,4 millions de déplacements.
- Concernant la performance des organismes québécois de transport en commun en 2011, deux considérations sont à noter :
  - De façon générale, les neuf sociétés de transport et l'AMT ont généré 20,7 millions des 22,4 millions de la hausse totale, atteignant un taux de croissance global de 3,8 % par rapport à 2010. Par ailleurs, l'augmentation de 1,7 million de déplacements attribuables aux organismes municipaux et intermunicipaux de transport représente une hausse de 7,7 % par rapport à l'année précédente.
  - La STM a vu son achalandage s'accroître de 16,2 millions de déplacements, ce qui représente une hausse de 4,2 % par rapport à 2010. Parmi les autres organismes ayant connu des hausses importantes, il faut d'abord mentionner l'AMT, dont la fréquentation du service de trains de banlieue s'est accrue de 7,6 % depuis 2010, atteignant un total de 16,6 millions de déplacements en 2011. Il faut aussi signaler le Réseau de transport de Longueuil, avec 1,1 million de déplacements supplémentaires, et la Société de transport de l'Outaouais, qui affiche une hausse de 0,8 million de déplacements par rapport à l'année précédente.

Achalandage du transport en commun au Québec
(en millions de déplacements)

Résultats																					
— Millions de déplacements	480	462	459	458	454	463	471	473	479	490	501	510	514	509	514	524	531	557	555	562	585

PS	Plan stratégique
PADD	Plan d'action de développement durable

Le transport alternatif

Le Programme d'aide gouvernementale aux modes de transport alternatifs à l'automobile (PAGMTAA) comprend trois volets : le transport actif, les programmes-employeurs et la promotion des modes de transport alternatifs à l'automobile à l'échelle nationale. Ce programme a pris fin le 31 décembre 2012. Il a été remplacé, depuis le 1er janvier 2013, par le Programme d'aide gouvernementale transitoire en matière de transport routier des personnes, qui prévoit des subventions pour :

- l'acquisition d'un véhicule automobile électrique ou hybride utilisé comme véhicule taxi ou d'autopartage;
- l'amélioration de l'efficacité énergétique des véhicules utilisés pour le transport collectif des personnes;
- le fonctionnement des centres de gestion des déplacements.

PS 11
PADD 17

Nombre et nature des initiatives incitant au transport actif

Programme d'aide gouvernementale aux modes de transport alternatifs à l'automobile	Nombre de projets				
	Résultats*				
	2008-2009	2009-2010	2010-2011	2011-2012	2012-2013
Volet : transport actif					
· Plans de mobilité active	—	4	5	7	4
· Infrastructures et équipements	5	5	29	24	30
· Activités de formation à l'intention des responsables municipaux	1	1	1	—	—
· Activités d'éducation, de sensibilisation et de promotion des déplacements actifs auprès de la population	7	6	9	11	5
TOTAL	**13**	**16**	**44**	**42**	**39**

* Les projets sont comptés au cours de l'année durant laquelle le Ministère commence à les subventionner. En conséquence, certains résultats ont été revisés pour les années antérieures à 2012-2013.

Commentaires

- En 2012-2013, le volet « transport actif » du PAGMTAA a permis de verser 7 355 424 $ en subventions et d'amorcer 39 projets.
- Les sommes versées en 2012-2013 dans le cadre des autres volets du programme, à savoir « programmes-employeurs » et « promotion des modes de transport alternatifs à l'automobile », ont été respectivement de 906 797 $ pour 31 projets et de 731 854 $ pour 9 projets.
- Au total, les trois volets du PAGMTAA ont permis le versement des sommes de 8 994 075 $ en 2012-2013, alors qu'elles s'élevaient à 7 758 038 $ en 2011-2012.
- À la suite de la mise en place des mesures de contrôle des dépenses en 2011, les ressources allouées aux activités d'éducation, de sensibilisation et de promotion des déplacements actifs auprès de la population ont été réduites, ce qui explique la diminution du nombre de projets entamés en 2012-2013.

OBJECTIF 2.4

ACCROÎTRE L'ACCESSIBILITÉ AUX SERVICES, AUX VÉHICULES ET AUX INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT AUX PERSONNES À MOBILITÉ RÉDUITE

Dans le cadre du Programme d'aide gouvernementale au transport collectif des personnes, le gouvernement soutient financièrement la modification d'aménagements, d'infrastructures, de matériel roulant ou d'équipement en vue d'améliorer, pour les clientèles à mobilité réduite, l'accès au service régulier de transport en commun.

Le gouvernement et la STM profiteront de la réfection du métro pour rendre accessibles graduellement les stations et les voitures, qui s'ajouteront aux stations déjà adaptées et pourvues d'ascenseurs sur la ligne orange à Laval. À l'échelle du Québec, l'accessibilité des autocars et des taxis pour les personnes à mobilité réduite sera améliorée.

PS 12 Nombre et proportions de véhicules et infrastructures acccessibles (aux personnes à mobilité réduite)

Type de véhicule ou d'infrastructure	Résultats						Cible
	2007-2008	2008-2009	2009-2010	2010-2011	2011-2012	2012-2013	2011-2012
Stations de métro	3	3	5	7	7	7	11
Rames de métro	45 %	56 %	56 %	56 %	56 %	56 %	56 %
Voitures de trains de banlieue	28 %	25 %	42 %	58 %	63 %	70 %	88 %
Gares de trains de banlieue	3	3	3	3	2	2	14
Autobus à plancher surbaissé*	60 %	64 %	70 %	76 %	84 %	91 %	95 %
Taxis**	46	101	172	353	461	514	361
Autocars interurbains**	16	29	35	47	49	61	24
Terminus d'autocars de lignes régulières**	—	3	4	5	5	5	20

* Les résultats de 2007-2008 à 2012-2013 présentent les proportions calculées au 31 décembre des années civiles 2008 à 2011 respectivement.

** Le Ministère rend compte du nombre total cumulé de véhicules ou d'infrastructures subventionnés depuis l'adoption, en février 2007, du Programme de subvention à l'adaptation des taxis et des autocars interurbains pour le transport des personnes se déplaçant en fauteuil roulant.

Commentaires

- Pour le métro, la proportion de voitures accessibles est demeurée à 56 %. Quant aux stations qui devaient être rendues accessibles, leur mise en place prend plus de temps que prévu en raison des coûts, des contraintes d'ingénierie et d'architecture, des démarches nécessaires pour prévoir les répercussions sur l'exploitation (fermeture d'accès provisoire, déroutage des circuits d'autobus, etc.) et des autorisations de modifications architecturales qui doivent être obtenues auprès des arrondissements concernés.
- En 2012-2013, les personnes à mobilité réduite avaient accès à 70 % des voitures de trains de banlieue. L'amélioration du résultat par rapport à l'année précédente (qui était de 63 %) est attribuable en grande partie à la remise en état de 24 voitures de trains pour les rendre accessibles aux personnes à mobilité réduite. Toutefois, l'accessibilité des trains de banlieue est limitée par la configuration des quais aux gares existantes, ce qui explique le retard dans l'atteinte de la cible.

- Aucune nouvelle gare de trains de banlieue n'a été rendue accessible au cours de l'exercice 2012-2013. Par ailleurs, le nombre de gares accessibles est passé de 3 à 2 en 2011-2012 lorsque l'AMT a mis fin au projet pilote du lève-personne à la gare Deux-Montagnes. Les retards dans l'amélioration de l'accessibilité des gares s'expliquent, en partie, par la nécessité de prendre en considération les exigences d'exploitation des partenaires qui utilisent le réseau ferroviaire. À cet égard, il faut souligner, notamment, le dégagement nécessaire aux passages de trains de marchandises (hauteur des quais), les règles de sécurité édictées par diverses autorités législatives ainsi que les technologies disponibles et autorisées.
- Le pourcentage d'autobus à plancher surbaissé que possèdent les sociétés de transport est en constante progression. Ce taux, qui était de 60 % en 2006, se situait à 91 % au 31 décembre 2011. La STM affichait le plus fort taux en 2011, soit 99 %, suivi du Réseau de transport de Longueuil avec 94 %. Deux autres sociétés ont des taux supérieurs à 80 %, soit le Réseau de transport de la Capitale (88 %) et la Société de transport de Laval (89 %). Les sociétés de transport déterminent leurs besoins et sont responsables du renouvellement de leur parc d'autobus; le rôle du Ministère est de les appuyer financièrement dans leurs acquisitions. Le retard dans l'atteinte de la cible s'explique en partie par un volume d'achat de nouveaux autobus à plancher surbaissé inférieur aux attentes initiales.
- Depuis 2007-2008, le Ministère a versé près de 12,7 millions de dollars (dont plus de 1,5 million en 2012-2013) pour la modification de 514 taxis, 61 autocars interurbains et 5 terminus d'autocars de lignes régulières. Les cibles fixées pour 2011-2012 relativement au nombre de taxis (361) et d'autocars interurbains (24) ont donc été largement dépassées. Cinq terminus d'autocars de lignes régulières ont été subventionnés depuis 2007. Toutefois, aucune évaluation récente du degré d'accessibilité de l'ensemble des terminus d'autocars ne permet de se prononcer sur l'atteinte de la cible fixée pour 2011-2012.

Le transport adapté

Le Programme d'aide gouvernementale au transport adapté aux personnes handicapées a été mis en place en 1979. Depuis ce temps, 101 services de transport adapté ont été créés pour répondre aux besoins de la clientèle.

Plus de 20 % des déplacements en taxi sont effectués par des taxis adaptés.

De plus, la Loi assurant l'exercice des droits des personnes handicapées en vue de leur intégration scolaire, professionnelle et sociale oblige les organismes responsables du transport et les municipalités à établir un plan de développement visant à assurer, dans un délai raisonnable, le transport en commun des personnes handicapées sur le territoire desservi. Il est à noter que le transport adapté est un élément essentiel de l'intégration sociale, professionnelle et économique de la personne handicapée. Dans ce contexte, le Ministère prévoit que le Programme d'aide gouvernementale au transport adapté aux personnes handicapées entraînera une augmentation du nombre de municipalités participantes et, par conséquent, un accroissement possible des déplacements effectués.

PS 13
PADD 16

Achalandage du transport adapté (déplacements)

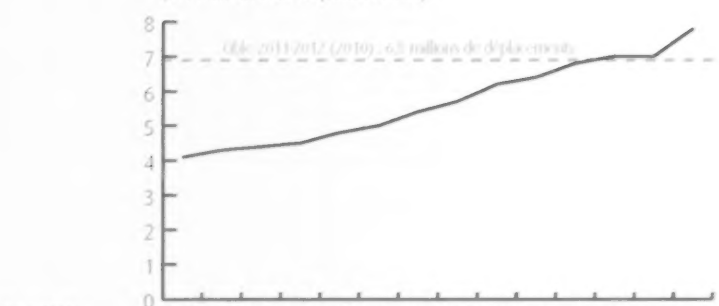
Résultats*						Cible
2007-2008	2008-2009	2009-2010	2010-2011	2011-2012	2012-2013	2011-2012
6 175 759	6 439 024 Hausse de 4,3 %**	6 777 895 Hausse de 9,7 %**	7 027 582 Hausse de 13,8 %**	7 038 343*** Hausse de 14,0 %**	7 768 875**** Hausse de 25,8 %**	6 793 335 Hausse de 10,0 %**

* Les résultats de 2007-2008 à 2012-2013 correspondent respectivement aux achalandages des années civiles 2006 à 2011.
** La hausse présentée en pourcentage correspond à la variation par rapport aux résultats de 2007-2008 (année civile 2006).
*** Donnée disponible pour l'année civile 2010 en date du 16 juillet 2012.
**** Donnée disponible pour l'année civile 2011 en date du 11 juillet 2013.

Commentaires

- En 2011, l'achalandage du transport adapté a atteint plus de 7,5 millions de déplacements, ce qui représente une hausse de 10,4 % par rapport à l'année précédente ou de 25,8 % par rapport à 2006. Le Ministère surpasse donc la cible qu'il s'est fixée pour 2011-2012, soit une hausse de 10 % de l'achalandage par rapport à 2006.
- En plus de sa contribution financière, qui s'est élevée à 83,8 millions de dollars en 2010 et à 86,2 millions en 2011 (soit 59 % des dépenses liées au service régulier de déplacement des personnes handicapées), le Ministère vise une participation financière minimale du milieu municipal et des usagers.

Achalandage du transport adapté au Québec
(en millions de déplacements)



PS	Plan stratégique
PADD	Plan d'action de développement durable

OBJECTIF 2.5

PROMOUVOIR L'UTILISATION ACCRUE DES MODES MARITIME ET FERROVIAIRE AINSI QUE DE L'INTERMODALITÉ DANS LE TRANSPORT DES MARCHANDISES

Un train de marchandises du Canadien National traverse la subdivision Montmagny.
Photo : Dannick Fournier

Pour permettre aux entreprises de maintenir leur compétitivité et de créer de nouveaux marchés dans une perspective de développement durable, l'utilisation de plusieurs modes de transport doit être envisagée. En effet, le recours à plusieurs modes de transport est souhaitable lorsque les avantages de chacun s'additionnent au profit tant des utilisateurs que des transporteurs des divers modes associés. Pour y arriver, le maintien et le développement des infrastructures maritimes et ferroviaires, l'amélioration de l'efficacité des modes de transport routier, maritime et ferroviaire et le recours accru à l'intermodalité contribuent à une meilleure intégration des modes de transport. Le Ministère poursuit également cet objectif dans une perspective de renforcement de la sécurité et met de l'avant diverses mesures à cette fin.

Le transport ferroviaire

En 2012-2013, le Ministère a poursuivi ses engagements pour des projets de réhabilitation de voies ferrées des chemins de fer d'intérêt local (CFIL) dans le cadre de l'Entente Canada-Québec pour la réhabilitation des CFIL. La plupart de ces CFIL relient les régions du Québec aux lignes principales.

Par ailleurs, en 2012-2013, le Ministère a investi 10 millions de dollars dans le réseau ferroviaire gaspésien. Ce montant correspond à une subvention pour l'entretien et la réhabilitation des voies ferrées de la Société du chemin de fer de la Gaspésie.

Enfin, dans la même année financière, le Ministère a injecté près de 1,9 million de dollars dans le réseau du Chemin de fer de Québec Central, notamment pour l'entretien et la rénovation des voies ferrées.

PS 14 Nombre de wagons circulant sur le réseau québécois des CFIL

Résultats*					
2007-2008	2008-2009	2009-2010	2010-2011	2011-2012	2012-2013
176 326	154 291	95 498	101 532	93 529	93 216

* Les résultats de chaque année financière sont basés sur ceux de l'année civile précédente. Par exemple, le résultat de 2009-2010 est basé sur l'année civile 2009.

Commentaires

- Une légère baisse du nombre de wagons circulant sur le réseau des CFIL a été constatée en 2012 par rapport à 2011. Le ralentissement économique affecte toujours les CFIL, dont certains étaient déjà touchés par la crise dans le secteur du bois d'œuvre et des produits forestiers.
- La baisse du nombre de wagons circulant sur le réseau des CFIL s'explique également par l'acquisition, en 2008, du Chemin de fer de la Matapédia et du Golfe ainsi que du Chemin de fer Ottawa Central par le Canadian National. Comme ces chemins de fer n'appartiennent plus au réseau des CFIL, les wagons circulant sur ces voies ne sont plus comptabilisés par le Ministère.

Le transport des marchandises et l'intermodalité

En 2006, le Ministère a annoncé la mise en place du Programme d'aide à l'intégration modale, auquel il accordait un budget de 21 millions de dollars sur cinq ans. Ce programme, qui a pris fin en mars 2011, s'adressait aux expéditeurs et visait à favoriser l'implantation de projets intermodaux permettant le maintien ou le développement d'infrastructures ferroviaires et maritimes, en complémentarité avec le secteur du transport routier des marchandises. Il intégrait les deux programmes antérieurs visant les modes de transport maritime et ferroviaire qui comportaient notamment un volet intermodal.

Le Ministère a versé 20,3 millions de dollars en contributions financières au cours de la période de 2006 à 2011, soit environ 12,4 millions dans le domaine ferroviaire et 7,9 millions dans le secteur maritime. Ces sommes ont permis la réalisation de 87 projets structurants, à savoir 49 dans le domaine ferroviaire et 38 dans le secteur maritime. Cette aide gouvernementale a généré des investissements totalisant environ 92,3 millions de dollars en 5 ans. Cela représente des investissements privés générés de l'ordre de 72 millions de dollars en cinq ans, c'est-à-dire 28,7 millions de dollars dans le domaine ferroviaire et 43,3 millions de dollars dans le secteur maritime.

PS 15 Tonnage des marchandises généré par les projets d'infrastructures intermodales subventionnés

	Résultats*					
	2007-2008	2008-2009	2009-2010	2010-2011	2011-2012	2012-2013
Projets ferroviaires	1 100 000 t	1 200 000 t	1 440 000 t	1 806 000 t	1 459 277 t	—
Projets maritimes**	59 725 t	86 846 t	763 899 t	1 058 563 t	1 057 281 t	—

* Les résultats de 2007-2008 à 2011-2012 sont basés respectivement sur les années civiles 2007 à 2011. Les résultats incluent le tonnage des projets subventionnés depuis la mise en place du Programme d'aide à l'intégration modale en 2006-2007.

** Pour les projets maritimes, les résultats des exercices antérieurs présentés dans le *Rapport annuel de gestion 2010-2011* ont été redressés afin de présenter les tonnages réalisés aux projets subventionnés par le Programme d'aide à l'intégration modale seulement. Dans le passé, les résultats incluaient les tonnages des projets subventionnés par le programme antérieur le PATM.

Commentaires

- Les entreprises qui ont bénéficié du Programme d'aide à l'intégration modale entre 2006 et 2011 avaient l'obligation de fournir au Ministère, pour une période de cinq ans, les données concernant le tonnage de marchandises généré par les projets subventionnés. Pour certains projets, les entreprises ne sont plus tenues de fournir cette information. De plus, le programme s'est terminé le 31 mars 2011. Pour ces raisons, aucune compilation n'est effectuée pour l'exercice 2012-2013.
- Les résultats ne tiennent pas compte des investissements effectués dans le cadre du Programme d'aide visant la réduction ou l'évitement des émissions de gaz à effet de serre (PAREGES) par l'implantation de projets intermodaux dans le transport des marchandises, ni dans le cadre du Programme d'aide gouvernementale à l'amélioration de l'efficacité énergétique dans le transport routier, ferroviaire et maritime, décrits à l'indicateur 20.

PS Plan stratégique
PADD Plan d'action de développement durable

Axe d'intervention
La desserte des régions et le développement touristique

OBJECTIF 2.6

FAVORISER LE MAINTIEN D'UN SERVICE ADÉQUAT DE TRANSPORT AÉRIEN ENTRE LES RÉGIONS ET LES GRANDS CENTRES

Le transport aérien représente un enjeu de taille pour le Québec. Le Ministère s'est engagé à soutenir ce mode de transport essentiel au développement de toutes les régions du Québec, de la capitale nationale et de la métropole. Dans ce contexte, il continuera à travailler au maintien d'une desserte de qualité.

Activité sur le tablier de l'aéroport de Rouyn-Noranda. Les transporteurs aériens régionaux relient les régions entre elles et donnent accès aux grands centres urbains de Montréal et de Québec.

PS 16 Nombre de liaisons aériennes régionales au Québec

Résultats*					
2007-2008	2008-2009	2009-2010	2010-2011	2011-2012	2012-2013
48	47	45	46	48	47

* Pour les exercices 2009-2010 à 2012-2013, les résultats incluent quelques liaisons avec un temps d'arrêt de plus de 45 minutes.

Commentaires

- Le nombre de liaisons aériennes régionales témoigne de l'ampleur des services réguliers de transport aérien sans correspondance offerts entre les régions et les grands centres (Montréal et Québec).
- En 2012-2013, l'offre de services aériens régionaux est demeurée pratiquement stable par rapport à l'exercice précédent. Le nombre total de liaisons directes vers Québec et Montréal est passé de 48 à 47, car une liaison vers Montréal n'est plus prise en compte puisqu'elle comporte dorénavant une correspondance.
- Les services régionaux offrent 32 liaisons sans correspondance vers Montréal et 15 vers Québec.

OBJECTIF 2.7

CONTRIBUER AU DÉVELOPPEMENT TOURISTIQUE EN APPUYANT L'AMÉNAGEMENT DE PISTES RÉCRÉOTOURISTIQUES

Achevée à 94 % dans l'ensemble du Québec, la Route verte compte 4 994 km. Photo : Michel Villeneuve

La Route verte a été inaugurée en 2007. Une deuxième phase, annoncée en 2008, comprend l'ajout de segments totalisant 975 km. La longueur totale prévue de la Route verte consolidée avait été estimée initialement à 5 300 km; cette longueur a été précisée à l'automne 2012 et est maintenant fixée à 5 341 km.

PS 17 Pourcentage réalisé de la Route verte consolidée

Résultats						Cible*
2007-2008	2008-2009	2009-2010	2010-2011	2011-2012	2012-2013	2011-2012
84 % (4 440 km)	85 % (4 486 km)	86 % (4 562 km)	89 % (4 688 km)	92 % (4 923 km)	94 % (4 994 km)	96 % (5 088 km*)

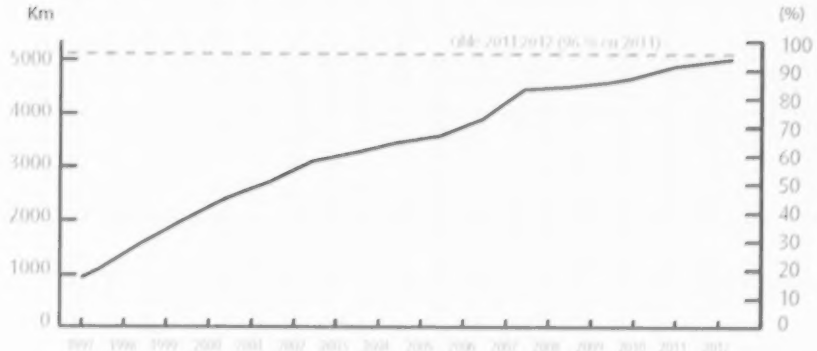
* La cible de 96 % présentée au Plan stratégique 2008-2012 a été établie sur un tracé estimé à 5 300 km à compléter pour 2011-2012.

Commentaires

- En additionnant les kilomètres réalisés de la phase 1 et de la phase 2, le Ministère est en mesure d'évaluer l'état d'avancement de la Route verte consolidée. Il estime que celui-ci était de 94 % au 31 mars 2013, ce qui correspond à 4 994 km réalisés :
  - La phase 1 de la Route verte était terminée à 98 % au 31 octobre 2012, c'est-à-dire que 4 263 km étaient aménagés sur un total de 4 366.
  - La phase 2 devrait comporter 975 km, bien qu'il reste encore 28 km à planifier (tracé détaillé non défini). Au 31 octobre 2012, la phase 2 était terminée à 75 %, c'est-à-dire que 732 km étaient aménagés sur un total de 975.
- La Route verte regroupe des liens cyclables qui sont sous la responsabilité du Ministère (44 %) et des municipalités (56 %). En 2012-2013, les projets déposés par les municipalités dans le cadre du Programme d'aide financière au développement de la Route verte avaient pour but soit d'améliorer des segments existants (correction de tracés, mises aux normes, etc.), soit de réaliser des voies cyclables régionales se greffant à la Route verte. Aucun projet contribuant au prolongement de la Route n'a été déposé par les municipalités dans le cadre de ce programme en 2012-2013.
- Pour aider les municipalités à compléter la Route verte en procédant à des travaux souvent majeurs, le Programme Véloce a été rendu public en janvier 2012. Ce programme, en vigueur jusqu'au 31 mars 2013, ajoute 25 % des coûts admissibles aux subventions des programmes hôtes que sont le Programme d'aide financière au développement de la Route verte et le PAGMTAA.

PS	Plan stratégique
PADD	Plan d'action de développement durable

Réalisation de la Route verte consolidée
(total des phases 1 et 2)



Résultats	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Kilomètres réalisés	1 015	1 687	2 000	2 414	2 846	3 123	3 269	3 469	3 998	3 923	4 340	4 486	4 563	4 668	4 923	4 994
Pourcentage réalisé	19,2	31,8	37,8	45,5	53,7	58,9	61,7	65,2	67,9	73,0	83,8	84,6	86,1	88,5	92,0	94,0

Cible	2011
	5 000
	96,0

Les sentiers interrégionaux de motoneige et de motoquad

Après une consultation menée par le Ministère dans toutes les régions du Québec en 2005, une commission parlementaire portant sur les VHR s'est tenue en 2006. Le gouvernement a par la suite adopté 34 mesures pour améliorer la cohabitation et la sécurité des utilisateurs de motoneige et de motoquad. Parmi ces mesures figure la mise en place de tables de concertation régionale sur les VHR[19] pilotées par les CRÉ.

En janvier 2011, le Ministère a confié aux tables de concertation régionale sur les VHR le mandat de réaliser deux réseaux de sentiers durables[20], soit un pour la motoquad et un pour la motoneige, afin de stabiliser l'industrie, de maintenir les retombées économiques et de prévenir l'essoufflement des bénévoles. Ces sentiers devaient être proposés prioritairement à partir des sentiers interrégionaux existants.

Le Ministère et l'ensemble des partenaires du projet des sentiers durables ne ménagent aucun effort pour mettre en place des solutions qui permettront une cohabitation harmonieuse entre les citoyens et les utilisateurs de VHR.

PS 18 Livraison des tracés des deux réseaux de sentiers interrégionaux de motoneige et de motoquad*

Résultats						Cible
2007-2008	2008-2009	2009-2010	2010-2011	2011-2012	2012-2013	
Des cartes des tracés ont été produites dans le contexte de l'arrêté ministériel publié le 29 novembre 2006	Des cartes des tracés ont été produites en décembre 2008	Des cartes des tracés ont été produites en novembre 2009	Des plans de travail ont été fournis en vue de produire des cartes pour l'automne 2011	Des travaux sont en cours pour la mise en place des réseaux de sentiers durables	Des travaux sont en cours pour la mise en place des réseaux de sentiers durables	Novembre 2009

* Cet indicateur est tributaire de l'octroi des droits de passage par les propriétaires fonciers. Les cartes peuvent donc être modifiées d'une année à l'autre par ajout ou retrait de certains sentiers n'étant pas opérationnels en novembre 2009 (cible fixée pour cet indicateur).

19 Le lecteur est invité à consulter le résultat de l'indicateur 19 : Nombre et nature des initiatives issues des tables et forums de concertation du Ministère.

20 D'un commun accord entre le Ministère et ses partenaires, l'appellation « sentier permanent » a été remplacée par « sentier durable » dans le cadre de ces travaux.

Commentaires

- À l'automne 2011, les CRÉ ont fourni les tracés projetés de sentiers durables, la liste des conditions pour rendre durables ces sentiers et l'échéancier de réalisation des sentiers. Elles devaient proposer des tracés de sentiers durables en considérant prioritairement les sentiers interrégionaux. Elles devaient aussi privilégier un corridor unique lorsque les sentiers sont à réaliser et éviter les problèmes de cohabitation.
- Afin d'adopter une structure optimale pour réaliser le mandat, le Ministère a mis en place un bureau de projet. Il est composé de ressources provenant du ministère des Transports, du ministère des Ressources naturelles (MRN), du ministère du Développement durable, de l'Environnement, de la Faune et des Parcs (MDDEFP) et du ministère des Affaires municipales, des Régions et de l'Occupation du territoire (MAMROT). Des représentants de la Fédération des clubs de motoneigistes du Québec et de la Fédération Québécoise des Clubs Quads en font également partie. L'objectif du bureau de projet est d'analyser les propositions des CRÉ et de réunir les conditions qui auront été déterminées par les différentes régions pour l'établissement des sentiers durables.
- Parallèlement à cette démarche, un comité a été mis sur pied pour trouver des pistes de solution pour les sentiers situés sur les terres privées, dont les problématiques sont plus complexes (particulièrement en ce qui concerne l'octroi des droits de passage à long terme). Présidé par le ministère des Transports, le comité sur les sentiers durables en terres privées se compose des représentants :
  - de l'Union des producteurs agricoles;
  - de la Fédération Québécoise des Clubs Quads;
  - de la Fédération des clubs de motoneigistes du Québec;
  - du MAMROT;
  - des CRÉ (Centre-du-Québec, Vallée-du-Haut-Saint-Laurent, Mauricie, Chaudière-Appalaches).
- À partir de l'hiver 2012, les différents ministères concernés ont procédé à l'analyse des tracés des sentiers durables proposés. Cette analyse a été terminée à l'automne 2012, et les ministères ont émis leurs commentaires en ce qui a trait au réseau couvrant l'ensemble du Québec.

Axe d'intervention
Le développement durable et la réduction des émissions de gaz à effet de serre

OBJECTIF 2.8

METTRE EN ŒUVRE UN PLAN D'ACTION MINISTÉRIEL DE DÉVELOPPEMENT DURABLE

Le Ministère a rendu publics, le 31 mars 2009, sa Stratégie de développement durable 2009-2013, son Plan d'action de développement durable 2009-2013 et un document intitulé *Les principales réalisations ministérielles en matière de développement durable : synthèse*.

La stratégie ministérielle présente 26 actions menées dans les trois domaines d'intervention du Ministère que sont la planification des activités de transport, la gestion

PS Plan stratégique
PADD Plan d'action de développement durable

de réseaux de transport et la gouvernance. Il s'agit d'une initiative originale du Ministère pour mobiliser son personnel et ses partenaires au regard de la mobilité durable.

Pour sa part, le plan d'action comprend 14 actions prioritaires qui sont tirées de la stratégie ministérielle et qui contribueront à l'atteinte des objectifs de la Stratégie gouvernementale de développement durable 2008-2013.

En entreprenant cette démarche de développement durable, le Ministère poursuit les engagements qu'il avait déjà pris en ce domaine et montre qu'il entend tenir compte des principes de développement durable dans l'ensemble de ses produits, services et activités. La réalisation de ce plan d'action prend appui sur l'engagement et la contribution de tout le personnel et des partenaires du Ministère.

PS 19 Pourcentage de réalisation du Plan d'action de développement durable

Résultats					Cible
2008-2009	2009-2010	2010-2011	2011-2012	2012-2013	
S. O.	57 %	72 %	83 %	86 %	80 % des cibles seront atteintes d'ici 2011-2012

Commentaires

- Le Plan d'action de développement durable 2009-2013 a été mis à jour en 2011. Il comporte 14 actions qui comprennent maintenant 30 indicateurs et 32 cibles (3 cibles ont été fixées pour l'indicateur 11).
- Pour la quatrième année de mise en œuvre du plan, le pourcentage de réalisation atteint 86 %.

Sensibilisation et formation du personnel en matière de développement durable

Dans son Plan d'action de développement durable 2009-2013, le Ministère s'engage à mettre en œuvre des activités contribuant à la réalisation du Plan gouvernemental de sensibilisation et de formation des personnels de l'administration publique. Pour ce faire, il a adopté, en juillet 2010, un plan ministériel de sensibilisation et de formation qui vise notamment à accompagner le personnel dans sa démarche de développement durable.

PADD 1 Pourcentage du personnel joint par les activités de sensibilisation au développement durable

Résultats					Cibles
2008-2009	2009-2010	2010-2011	2011-2012	2012-2013	2010-2011
S. O.	52 %	56 %	60 %	64 %*	80 % du personnel sera joint en 2011

* Ce chiffre reflète uniquement les employés sensibilisés lors des rencontres organisées à l'occasion du lancement du Plan d'action et de la Stratégie de développement durable ainsi que des journées d'accueil mensuel. D'autres activités ont été menées au cours de l'année et sont décrites à la section « Autres mesures de sensibilisation ».

Commentaire

- Le Ministère a organisé une journée d'accueil ministériel pour ses 255 nouveaux employés, soit 4 % du total des employés au 31 mars 2013. Cette journée visait à fournir de l'information sur le Ministère, à permettre aux nouveaux employés de comprendre leur rôle au sein de l'organisation, ainsi qu'à leur faire connaître la démarche gouvernementale et ministérielle de développement durable.

Autres mesures de sensibilisation[21]

- Du 15 décembre 2011 au 3 février 2012, des employés du Ministère ont été invités à participer à un module en ligne de sensibilisation au développement durable. Cet exercice visait à favoriser la compréhension de ce concept ainsi qu'à présenter la démarche gouvernementale de développement durable et sa mise en œuvre au sein du Ministère.
- Une adaptation vidéo du module a été produite et transmise, en février 2013, aux directions territoriales et au CGER pour diffusion au personnel ouvrier. Au 31 mars 2013, la vidéo a été présentée à 223 personnes.
- Tout au long de 2012-2013, des capsules de sensibilisation ont été ajoutées à la section intranet portant sur le développement durable. Ces dernières portaient notamment sur le lancement du Plan de navettage durable du Ministère et sur la mise en œuvre du Plan d'action de réduction des émissions de gaz à effet de serre 2009-2011 du Centre de services de Roberval.

PADD 2 Pourcentage du personnel ciblé ayant suivi une formation traitant minimalement des deux contenus de référence (nouveau libellé*)

Résultats					Cible (nouveau libellé)*
2008-2009	2009-2010	2010-2011	2011-2012	2012-2013	2012-2013
S. O.	S. O.	S. O.	S. O.	53 %	50 % des personnels ciblés auront suivi une formation traitant minimalement des deux contenus de références d'ici le 31 mars 2013

* Conformément à la décision du Comité interministériel du développement durable en juin 2010, la cible gouvernementale inscrite au Plan gouvernemental de sensibilisation et de formation à la démarche de développement durable a été modifiée. Par conséquent, le Ministère a remplacé, en avril 2012, la cible originale du Plan d'action de développement durable en matière de formation par cette dernière et a modifié le titre de l'indicateur en conséquence.

Commentaires

- Le Plan gouvernemental de sensibilisation et de formation à la démarche de développement durable détermine les catégories de personnel ciblé à former. Il précise que le contenu de la formation doit porter sur les démarches gouvernementale et ministérielle de développement durable ainsi que sur les outils permettant de prendre en compte les principes de développement durable dans le cadre des actions structurantes menées par les ministères et organismes.
- Le nombre de personnes au Ministère dont les tâches correspondent à l'une des catégories de personnel ciblé s'élevait à 632 au 31 mars 2012. Entre février et mars 2013, ce sont 335 personnes qui ont suivi la formation, soit 3 % de plus que la cible.
- Afin de donner suite à la recommandation du Vérificateur général d'évaluer les répercussions des activités de formation, les membres du personnel ayant reçu la formation ont été invités à répondre à un questionnaire de rétroaction. Le taux de réussite a été de 97,7 %.

[21] Bien qu'elles ne soient pas considérées dans le suivi de cet indicateur, afin d'éviter de comptabiliser un employé sensibilisé plus d'une fois, le Ministère a mis en œuvre trois autres mesures de sensibilisation au développement durable.

PS	Plan stratégique
PADD	Plan d'action de développement durable

La gestion environnementale

La Politique administrative pour un gouvernement écoresponsable, signée le 16 juin 2009 par le secrétaire général du Conseil exécutif, a pour objet d'inciter l'administration publique à mener des actions et à adopter des pratiques concrètes de gestion environnementale et d'acquisition écoresponsables.

Afin de s'assurer que l'environnement et le développement durable sont adéquatement considérés dans l'ensemble de ses produits, services et activités, le Ministère s'est notamment engagé à adopter une approche globale en matière de gestion environnementale, c'est-à-dire à implanter un système de gestion environnemental (SGE). La mise sur pied de cette initiative se fait de manière progressive. Elle a débuté avec la ligne d'affaires « Gestion des infrastructures de transport – Infrastructures routières », qui comprend :

- la conservation des chaussées;
- la conservation des structures;
- l'amélioration des infrastructures routières;
- le développement des infrastructures routières.

PADD 6 État d'avancement de la mise en œuvre d'un système de gestion environnementale au Ministère*

Résultats					Cible
2008-2009	2009-2010	2010-2011	2011-2012	2012-2013	2010-2011
S. O.	10 % Planification	55 %* Planification	100 % Planification	95 % Mise en œuvre	Avoir adopté un système de gestion environnementale d'ici à 2011

* Une modification a été apportée au résultat de 2010-2011 afin qu'il soit cumulatif plutôt qu'annuel.

Commentaires

- La mise en place d'un SGE selon le modèle ISO 14001 se fait en quatre étapes :
  - la planification;
  - la mise en œuvre;
  - le contrôle;
  - l'évaluation.
- En 2011-2012, la première étape (planification) de mise en place d'un SGE au Ministère a été réalisée à 100 %.
- En 2012-2013, la démarche d'implantation s'est poursuivie : l'étape de la mise en œuvre a été terminée à 95 %. Les actions ont porté sur la maîtrise de la documentation, sur la maîtrise opérationnelle du SGE ainsi que sur la compétence, la formation et la sensibilisation.
- Les autorités de la Direction générale des infrastructures et des technologies ont approuvé les documents concernant les étapes de la planification et de la mise en œuvre du SGE, tels que : le Manuel du SGE; la liste des aspects environnementaux importants et les plans de gestion environnementale qui y sont associés; une proposition d'organigramme de fonctionnement comportant un comité directeur, un comité de coordination, un comité consultatif et des équipes d'implantation dans les directions concernées.

- Il est prévu que l'adoption formelle du SGE et sa validation soient effectuées en 2013-2014, lorsque le comité directeur du SGE sera constitué.

PADD 7 État d'avancement de la mise en œuvre de mesures ou d'activités contribuant à l'atteinte des objectifs nationaux de gestion environnementale

Résultats					Cible
2008-2009	2009-2010	2010-2011	2011-2012	2012-2013	2012-2013
S. O.	6	8	8	11	Nombre de mesures ou d'activités mises en œuvre pour contribuer directement à l'atteinte des objectifs nationaux de gestion environnementale

Commentaires

Les mesures ou activités suivantes ont été mises en œuvre ou poursuivies en 2012-2013 :

1. Mise à la disposition de la majorité des employés de salles de visioconférence.
2. Utilisation d'un système automatique de réglage de l'éclairage et de la ventilation ainsi que d'interrupteurs à détection de mouvements au siège social du Ministère, à Québec.
3. Implantation d'un système de récupération des piles domestiques au siège social du Ministère et poursuite de la récupération multimatières (papier ou carton, verre, métal, plastique) accessible à au moins 60% des employés.
4. Élimination de la consommation d'eau embouteillée par l'utilisation de refroidisseurs d'eau reliés au système des municipalités.
5. Réemploi du mobilier jusqu'à sa fin de vie utile et retour systématique des cartouches d'imprimantes vides au fournisseur conformément au guide d'achat et à la déclaration des biens excédentaires du Centre de services partagés du Québec.
6. Réemploi des panneaux de signalisation ne répondant plus aux orientations ministérielles sur les pellicules rétroréfléchissantes avant d'en disposer.
7. Configuration des imprimantes en mode recto verso.
8. Poursuite de l'utilisation des technologies suivantes lorsque possible :
   - limiteur de ralenti moteur pour camion qui oblige l'arrêt du moteur du véhicule tout en permettant l'utilisation des accessoires électriques;
   - antirouille biodégradable, sans produits pétroliers et n'ayant pas besoin d'être réappliqué annuellement pour protéger les châssis et les composants des camions lourds;
   - huile synthétique à haut rendement dans le rouage d'entraînement des camions (réduction de la consommation de carburant de 1%).

PS	Plan stratégique
PADD	Plan d'action de développement durable

9. Intégration de nouvelles technologies au parc roulant du Ministère :
   - produit d'huile biodégradable pour rétrocaveuses ou pelles susceptibles de contaminer les cours d'eau;
   - support de flèche aérodynamique pour les fourgonnettes (design et expérimentation);
   - véhicules hybrides rechargeables.
10. Mise à jour du modèle d'analyse de la consommation de carburant par kilomètre parcouru pour les principales catégories de véhicules lourds et légers du CGER.
11. Adoption d'un plan d'action et élaboration d'une stratégie d'implantation de mesures visant la réduction de la consommation de carburant des véhicules du Ministère à la suite de la proposition du CGER à cet égard en 2011-2012.

Pratiques d'acquisition écoresponsables

PADD 8 État d'avancement de la mise en œuvre de pratiques d'acquisition écoresponsables

Résultats					Cible
2008-2009	2009-2010	2010-2011	2011-2012	2012-2013	2012-2013
S. O.	5	11	14	15	Nombre des pratiques d'acquisition écoresponsables

Commentaires

Les pratiques d'acquisition écoresponsables suivantes ont été mises en œuvre ou poursuivies en 2012-2013 :

1. Utilisation d'un abat-poussière conforme à la norme environnementale NQ 2410-300 sur les routes gravelés.
2. Demandes adressées par le Ministère à ses fournisseurs de documenter leurs procédures de nettoyage ou de disposition des contenants de peinture de marquage, pour les émulsions de bitume et, dans certains cas, pour les enrobés à la tonne. Recyclage des résidus d'émulsions de bitume et des enrobés à la tonne.
3. Utilisation de peinture à base d'eau en remplacement de la peinture alkyde pour combler les besoins en matière de signalisation.
4. Poursuite des démarches de sensibilisation auprès des entreprises québécoises pour qu'elles fournissent un abat-poussière de type organique et certifié aux aéroports nordiques sous la responsabilité du Ministère.
5. Composition du parc informatique du Ministère d'au moins 80 % d'appareils répondant aux critères Electronic Product Environmental Assessment Tool.
6. Acquisition d'imprimantes répondant aux critères environnementaux comme prévus à l'offre permanente du Centre de services partagés du Québec.

7. Aquisition de papier et de carton contenant des fibres postconsommation pour au moins 80 % des besoins en matière de papier fin et de fourniture de bureau.

8. Utilisation de papier recyclé contenant au moins 50 % de fibres postconsommation dans 93 % des contrats d'impression.

9. Acquisition de cartouches d'impression réusinées dans la quasi-totalité des cas.

10. Location auprès du CGER de 34 berlines hybrides, 19 berlines hybrides rechargeables, 71 utilitaires hybrides, 7 camionnettes hybrides, 4 camions lourds hybrides et 1 véhicule à faible consommation.

11. Mise à la disposition par le CGER d'une équipe de conseillers à la clientèle proposant aux utilisateurs les véhicules et les technologies les mieux adaptés à leurs besoins et qui sont plus respectueux de l'environnement.

12. Ajout d'un agent de prétrempage au sel de déglaçage susceptible de réduire les quantités de sel utilisées. Projet pilote démarré en 2009-2010 et toujours en cours.

13. Poursuite de la démarche structurée de pratiques d'acquisition écoresponsables au Service des acquisitions.

14. Intégration d'une marge préférentielle accordée aux produits intégrant des critères de développement durable dans les appels d'offres pour les approvisionnements en bois traité.

15. Possibilité de se procurer, depuis 2011-2012, des bitumes prêts à l'emploi pour la fabrication d'enrobés tièdes, qui requièrent moins d'énergie pour le chauffage lors de la fabrication.

Réduction, réemploi, recyclage et valorisation des matières résiduelles

Considérant l'importance de poursuivre la réduction à la source, le réemploi, le recyclage et la valorisation des matières résiduelles avant de procéder à leur élimination lors de travaux routiers, le Ministère s'est engagé à entreprendre les démarches nécessaires à la production d'indicateurs mesurables[27]. En mai 2011, le Ministère a approuvé cinq indicateurs, qui visent particulièrement la réduction, le réemploi et le recyclage.

PADD 10a Pourcentage d'enrobés à chaud contenant des granulats bitumineux concassés

Résultats				Cible
2009-2010	2010-2011	2011-2012	2012-2013	2012-2013
S. O.	29,6 %	35,7 %	40,4 %	25 % en 2013

Commentaire

- En 2012-2013, la quantité d'enrobés à chaud contenant des granulats bitumineux recyclés ou concassés a atteint 1 910 646 tonnes métriques. La proportion d'enrobés à chaud de cette nature par rapport à la quantité totale d'enrobés produite (4 725 294 tonnes métriques) est de 40,4 %. La cible de 25 % prévue pour 2012-2013 est donc atteinte et même dépassée.

[27] L'indicateur 9 du *Plan d'action de développement durable 2009-2013* (État de réalisation [élaboration et publication] d'indicateurs et de cibles) n'est pas présenté dans le présent rapport puisque sa réalisation s'est concrétisée par l'adoption de l'indicateur 10 du *Plan d'action de développement durable 2009-2013*.

PS	Plan stratégique
PADD	Plan d'action de développement durable

PADD 10b Pourcentage de granulats recyclés dans les infrastructures routières

Résultats				Cible
2009-2010	2010-2011	2011-2012	2012-2013	2012-2013
S. O.	6,4 %	8,1 %	7,3 %	8 % en 2013

Commentaires

- On entend par le terme « infrastructures routières » tous les ouvrages liés à la chaussée. Cet indicateur inclut donc les données des indicateurs 10a (quantité de granulats bitumineux recyclés utilisés dans la fabrication d'un nouvel enrobé) et 10c (quantité de granulats recyclés utilisés dans la structure de chaussée), ainsi que les quantités de granulats recyclés utilisés dans les remblais, dans les enrochements et dans des ouvrages situés aux abords des routes tels que des monticules antibruit.
- En 2012-2013, la quantité totale de granulats utilisés dans les infrastructures routières a été de 17 560 766 tonnes métriques, et la quantité de granulats recyclés qui y ont été incorporés a été de 1 281 395 tonnes métriques. Le pourcentage de granulats recyclés utilisés dans les infrastructures routières est donc de 7,3 %. La cible de 8 % n'a pas été atteinte en 2012-2013 en raison de la diminution des quantités de granulats recyclés utilisés dans la structure de chaussée (voir l'indicateur 10c) et dans les remblais. Comme plusieurs grands projets étaient en parachèvement en 2012-2013, notamment la route 175 et l'autoroute 85, les granulats recyclés ont surtout été utilisés en 2011-2012.

PADD 10c Pourcentage de granulats recyclés utilisés dans la structure de chaussée

Résultats				Cible
2009-2010	2010-2011	2011-2012	2012-2013	2012-2013
S. O.	8,4 %	9,8 %	8,3 %	10 % en 2013

Commentaires

- La structure de chaussée inclut la couche de fondation, la couche de sous-fondation, les accotements, ainsi que les coussins et l'enrobage des conduites.
- Une large part des matériaux recyclés sont réutilisés dans les matériaux granulaires constituant la couche de fondation, principalement grâce à la technique de décohésionnement d'une épaisseur d'enrobé avec une épaisseur de matériau granulaire de la couche de fondation en place.
- En 2012-2013, la quantité totale des matériaux granulaires utilisés dans la structure de chaussée a été de 10 253 438 tonnes métriques, et la quantité de granulats recyclés qui y ont été incorporés a été de 845 945 tonnes métriques. Le pourcentage de granulats recyclés utilisés dans la structure de chaussée est donc de 8,3 %. La cible de 10 % n'a pas été atteinte en 2012-2013 en raison de la diminution des quantités de granulats recyclés utilisés dans la structure de chaussée. Comme plusieurs grands projets étaient en parachèvement en 2012-2013, notamment la route 175 et l'autoroute 85, les granulats recyclés ont surtout été utilisés en 2011-2012.

PADD 10d Pourcentage de ponts acier-bois remplacés annuellement par des ponts d'un autre type (sans bois traité sous pression)

Résultats				Cible
2009-2010	2010-2011	2011-2012	2012-2013	2012-2013
S. O.	29 %	38 %	34 %	25 % en 2013

Commentaire

- En 2012-2013, ce sont 35 ponts acier-bois qui ont été remplacés. De ce nombre, 12 ponts (34 %) l'ont été par un autre type de pont qu'acier-bois. La cible de 25 % a donc été atteinte.

PADD 10e Quantité de rebuts métalliques recyclés annuellement par le Ministère (en tonnes métriques)

Résultats				Cible
2009-2010	2010-2011	2011-2012	2012-2013	2012-2013
S. O.	S. O.	3 057	2 591	Quantité de rebuts métalliques recyclés par le Ministère (en tonnes métriques)

Commentaire

- La quantité de rebuts métalliques recyclés par le Ministère en 2012-2013 est de 2 591 tonnes métriques, pour une valeur totale de près de 851 000 $. On évite ainsi que ces rebuts soient envoyés dans un dépotoir ou dans un site d'enfouissement sanitaire.

Le Plan d'action gouvernemental pour l'accompagnement-conseil des organismes municipaux dans leurs démarches de développement durable

Le Ministère participe aux travaux de la Table d'accompagnement-conseil auprès des organismes municipaux. Cette table interministérielle a élaboré le Plan d'action gouvernemental pour l'accompagnement-conseil des organismes municipaux dans leurs démarches de développement durable.

PADD 14 Nombre de dispositions du Plan d'action gouvernemental appliquées auxquelles participe le Ministère

Résultats					Cible
2008-2009	2009-2010	2010-2011	2011-2012	2012-2013	2012-2013
S. O.	3	3	12	13	L'ensemble des dispositions du Plan d'action gouvernemental auxquelles participe le Ministère seront appliquées d'ici à 2013

PS	Plan stratégique
PADD	Plan d'action de développement durable

Commentaires

Comme membre de la Table d'accompagnement-conseil auprès des organismes municipaux, coprésidée par le MAMROT et le MDDEFP, le Ministère a contribué en 2012-2013 à la mise en œuvre, à la poursuite ou à la réalisation de 11 actions du plan d'action gouvernemental :

- **Action 1.1.1** Dresser un portrait de situation des démarches de développement durable menées par les organismes municipaux (poursuivie).
- **Action 1.1.3** Consulter des représentants des organismes municipaux afin de déterminer les besoins d'accompagnement de ceux-ci notamment par les ministères et organismes (poursuivie).
- **Action 1.1.4** Inventorier les actions des ministères et organismes, contribuant à un développement durable, qui ont des incidences sur les interventions des organismes municipaux et qui nécessitent un accompagnement (réalisée en 2010-2011 et poursuivie en continu).
- **Action 1.1.5** Réaliser un inventaire des outils et moyens d'accompagnement existants tant par les ministères et organismes que par des organisations externes (réalisée en 2012-2013).
- **Action 1.2.1** Les actions visant à répondre aux besoins des organismes municipaux (poursuivie).
- **Action 1.2.2** Les actions visant à répondre aux besoins des ministères et organismes de promouvoir et de mettre en œuvre, auprès des organismes municipaux, leurs actions qui contribuent à un développement durable (poursuivie).
- **Action 2.1** Actions relatives aux besoins des organismes municipaux (poursuivie).
- **Action 2.2** Actions visant à répondre aux besoins des ministères et organismes de promouvoir et de mettre en œuvre, auprès des organismes municipaux, leurs actions qui contribuent à un développement durable (poursuivie).
- **Action 3.1.2** Mesurer l'atteinte de la cible visant 20 % des organismes municipaux ayant adopté une démarche de développement durable d'ici 2013 (réalisée en 2012-2013).
- **Action 3.2.1** Déposer à la Table d'accompagnement-conseil auprès des organismes municipaux un état de situation des actions réalisées (réalisée en 2012-2013).
- **Action 3.2.2** Évaluer les actions réalisées et apporter les ajustements en fonction des besoins et capacités des intervenants (mise en œuvre et réalisée en 2012-2013).

Par ailleurs, deux actions avaient été réalisées en 2011-2012 :

- **Action 1.1.2** Élaborer une approche permettant de déterminer la proportion d'organismes municipaux ayant adopté une démarche de développement durable (mesure du 20 % d'ici 2013)[23].
- **Action 3.1.1** Participer à la réalisation et à la publication d'un premier bilan des contributions, sur une base volontaire, des organismes municipaux à la démarche québécoise de développement durable en faisant part de leurs initiatives les plus réussies et de leurs pratiques exemplaires.

Ainsi, les 13 actions du Plan d'action gouvernemental pour l'accompagnement-conseil des organismes municipaux dans leurs démarches de développement durable auxquelles participe le Ministère sont, au 31 mars 2013, mise en œuvre, poursuivies ou réalisées.

[23] Un sondage a été réalisé à l'hiver 2012, alors l'action 1.1.2 est considérée comme ayant été réalisée en 2011-2012 toutefois, l'analyse du sondage, qui correspond à l'action 1.1.2, a été publiée en juillet 2012.

– Ces actions consistaient notamment à poursuivre le projet de « Démarches intégrées de développement durable en milieu municipal et régional » ainsi que le projet de « Répertoire des outils gouvernementaux pour le développement durable municipal » et à mettre à jour le Plan d'accompagnement en vue de sa prolongation pour la période 2013-2015 de manière à concorder avec la prolongation de la Stratégie gouvernementale de développement durable pour la même période. De plus, le sondage réalisé au début de 2012 sur les démarches intégrées de développement durable en milieu municipal et régional a été analysé, et les résultats ont été publiés en juillet 2012. Parmi ces résultats, il est à noter que les organismes municipaux sont engagés dans une telle démarche dans une proportion de 19,3 %, alors que la cible était de 20 % d'ici la fin de 2013.

OBJECTIF 2.9

CONTRIBUER À LA RÉDUCTION DES ÉMISSIONS DE GES ET À L'ADAPTATION AUX IMPACTS DES CHANGEMENTS CLIMATIQUES DANS LE DOMAINE DES TRANSPORTS

Pour faire suite à l'entrée en vigueur du Protocole de Kyoto le 16 février 2005, le gouvernement du Québec a adopté une série d'initiatives, dont le Plan d'action 2006-2012, *Le Québec et les changements climatiques – Un défi pour l'avenir*. Ce plan d'action bénéficiait d'un budget de 1,58 milliard de dollars sur six ans par l'intermédiaire du Fonds vert, dont 1,2 milliard de dollars en provenance d'une redevance sur les hydrocarbures et 350 millions de dollars en provenance du Fonds en fiducie pour la qualité de l'air et les changements climatiques du gouvernement fédéral. Le Ministère disposait d'un budget de 891,6 millions pour la mise en œuvre des actions sous sa responsabilité.

Tracteur semi-remorque équipé d'un ensemble aérodynamique et de jupes latérales permettant de réduire la consommation de carburant. Le Ministère soutient des projets visant la réduction des émissions de gaz à effet de serre.

Ces actions visaient une augmentation de l'achalandage du transport collectif et alternatif, une utilisation accrue des modes de transport ferroviaire et maritime, ainsi qu'une meilleure efficacité énergétique du transport routier, ferroviaire et maritime. Le potentiel d'atténuation ou de réduction des émissions de GES identifié pour chacune des actions provient du Plan d'action québécois sur les changements climatiques 2006-2012, qui s'est terminé le 31 décembre 2012.

Dans le tableau suivant, le calcul des résultats escomptés pour les actions 6, 7, 8 et 9 est établi à partir des estimations d'atténuation ou de réduction d'émissions de GES des projets subventionnés par le Ministère. Cela est effectué en appliquant une méthodologie construite au moyen d'hypothèses spécifiques pour chaque action, lorsque les données sont disponibles.

Les résultats de l'action 10 concernant la réglementation rendant obligatoire l'activation des limiteurs de vitesse des camions à un maximum de 105 km/h sont aussi basés sur une méthodologie distincte.

Ces estimations sont sujettes à des modifications ultérieures dans le cas où surviendraient des changements méthodologiques, ou l'obtention ou la mise à jour de données.

Quant à l'action 23, visant à réaliser des évaluations et des recherches en matière d'adaptation aux impacts des changements climatiques sur les infrastructures, la fonte du pergélisol et l'érosion côtière, aucun potentiel d'atténuation ou de réduction des émissions de GES ne peut être calculé.

PS 20
PADD 18
PADD 24

Potentiel d'atténuation ou de réduction d'émissions de GES en transport

		Résultats escomptés					Cible (kt)
		2008-2009	2009-2010	2010-2011	2011-2012	2012-2013	2011-2012
6. et 7.	Politique québécoise du transport collectif : favoriser le développement et l'utilisation du transport collectif des personnes et du transport alternatif (vélo, marche, covoiturage)[1,2]	72 kt	92 kt	114 kt	132 kt	156 kt	130 kt
8.	Favoriser l'implantation de projets intermodaux dans le transport maritime et ferroviaire[3,4]	—	38 kt	37 kt	49 kt	57 kt	80 kt
9.	Mettre sur pied un programme de soutien à la pénétration de l'innovation technologique en matière d'efficacité énergétique dans le transport routier, ferroviaire et maritime[3]	—	—[5]	35 kt	81 kt	121 kt	1 050 kt
10.	Adopter une réglementation rendant obligatoire l'activation des limiteurs de vitesse des camions à un maximum de 105 km/h	—[5]	130 kt	130 kt	130 kt	130 kt	330 kt
16.	Améliorer l'efficacité énergétique dans les bâtiments publics de 10 à 14 % sous le niveau de 2003 d'ici 2010, et réduire de 20 % la consommation de carburant des ministères et organismes	—[6]	—[6]	—[6]	—[6]	—[6]	(150) kt
17.	Exiger que chaque ministère développe, d'ici 2008, un programme visant à réduire les émissions de GES occasionnées par les déplacements des employés pour se rendre au travail	—[6]	—[6]	—[6]	—[6]	—[6]	(20) kt
23.	Réaliser diverses évaluations et recherches liées aux impacts et à l'adaptation aux changements climatiques à l'égard de la fonte du pergélisol et de l'érosion des berges	S. O.	S. O.	S. O.	S. O.	S. O.	
TOTAL		**72 kt**	**260 kt**	**316 kt**	**392 kt**	**464 kt**	**1 590 kt**[6]

1. Selon les données disponibles actuellement, la reddition de comptes des actions 6 et 7 ne concerne que les initiatives visant l'augmentation de l'offre de services de transport en commun et certaines mesures en matière d'amélioration de l'efficacité énergétique dans le transport routier des personnes. De plus, une révision des résultats des années 2006-2009 à 2011-2012 a été effectuée à la suite d'une mise à jour des données liées à la modélisation d'systèmes routiers afin d'en améliorer l'efficacité énergétique et à une réévaluation de l'estimation de réduction d'émissions de GES en utilisant la bonne année de l'offre de services des organismes de transport collectif.
2. La méthodologie de calcul du potentiel lié à l'action 6 suppose qu'une hausse de l'offre de service en transport collectif se traduit par une hausse de l'achalandage et, à son tour, permet des réductions ou des évitements d'émissions de GES puisqu'elle soit un transfert des modes de transport en solo (principalement l'automobile) vers le transport collectif. Ce potentiel est aussi calculé sur la base d'hypothèses considérant des paramètres tels que la longueur des déplacements, le taux d'occupation et la consommation de carburant des véhicules ainsi que l'élasticité de la demande par rapport à l'offre de service.
3. Le 22 juin 2011, les programmes découlant des actions 8 et 9 du Plan d'action québécois sur les changements climatiques 2006-2012 ont été remplacés (décrets 754-2011 et 755-2011). Par conséquent, le libellé de ces deux actions a été modifié.
4. Le potentiel d'atténuation ou de réduction présenté depuis 2010-2011 est détaillé dans les notes d'information de projet déposées par les demandeurs. Toutefois, une révision des résultats des années 2009-2010 à 2012-2013 a été effectuée en 2012-2013 selon les données des rapports de vérification de certains projets. En 2009-2010, le potentiel d'atténuation ou de réduction reposait uniquement sur des rapports de vérification basés sur la norme ISO 14064-3.
5. Aucun résultat n'était disponible. Car une méthodologie était en cours d'élaboration.
6. La cible totale n'inclut pas la contribution du Ministère aux actions 16 et 17 puisque les potentiels de réduction sont valables pour l'ensemble du gouvernement.

Commentaires

- **Actions 6 et 7** : La mise en place des différents programmes associés à la Politique québécoise du transport collectif s'est achevée en février 2008. Selon les données prévisionnelles soumises par les autorités organisatrices de transport en commun, l'offre de services de transport en commun aurait augmenté de près de 28 % au 31 décembre 2012. On estime que cette hausse aurait permis la réduction ou l'évitement de 142 kt de GES. De plus, la modification de 749 autobus réguliers afin d'en améliorer l'efficacité énergétique a permis une réduction annuelle de l'ordre de 14 kt.
- **Action 8** : Entre le lancement du Programme d'aide visant la réduction ou l'évitement des émissions de gaz à effet de serre (PAREGES) en mai 2008 et le 31 décembre 2012, on compte 40 projets qui ont été acceptés, dont 17 en 2012-2013. Pour l'année 2012-2013, des évitements ou des réductions d'émissions de GES de l'ordre de 57 kt sont estimés pour l'ensemble de ces projets. Il est prévu qu'à terme, s'ils sont tous réalisés, l'ensemble des projets acceptés auront contribué à dépasser le potentiel de réduction d'émissions de GES estimé initialement pour cette action.
- **Action 9** : Le Programme d'aide gouvernementale à l'amélioration de l'efficacité énergétique dans le transport des marchandises a été lancé en juin 2009. Pour le volet maritime et ferroviaire, 23 projets ont été acceptés depuis le lancement du programme, dont 7 au cours de l'année 2012-2013. Pour le volet camionnage, 2 055 demandes ont été acceptées depuis le lancement du programme. Le potentiel de réduction des émissions de GES associé à l'action 9 a été estimée de façon cumulative pour la période 2006-2012 dans le Plan d'action québécois sur les changements climatiques 2006-2012 au lieu d'être estimé pour la seule et unique année 2012. En conséquence, la comparaison des résultats escomptés avec cette cible n'est pas appropriée.
- **Action 10** : La réglementation concernant l'activation obligatoire du limiteur de vitesse des véhicules lourds et le réglage à 105 km/h maximum est en vigueur depuis le 1er janvier 2009. La disposition pénale s'applique depuis juillet de la même année. Un changement de méthodologie a été effectué afin de ne considérer que les émissions de GES réduites au Québec, ce qui explique l'écart par rapport au potentiel estimé initialement.
- **Action 23** : Six projets d'évaluation et de recherche en matière d'impacts et d'adaptation aux changements climatiques se sont terminés au cours de l'année 2012-2013, alors que 13 se poursuivaient en date du 31 mars 2013.
- Le potentiel d'atténuation ou de réduction des émissions de GES de 1 590 kt représente la somme des réductions d'émissions de GES anticipées pour l'ensemble des actions sous la responsabilité du Ministère et les programmes qui assurent leur mise en œuvre. Les résultats escomptés pour l'année 2012-2013 ne sont pas finaux même si le Plan d'action québécois sur les changements climatiques 2006-2012 s'est terminé au 31 décembre 2012. En effet, des dépenses liées à des engagements financiers contractés antérieurement à cette date pourront être effectuées par la suite.

PS	Plan stratégique
PADD	Plan d'action de développement durable

Orientation 3

Assurer aux usagers des systèmes de transport sécuritaires

L'efficacité du réseau routier dépend du niveau de sécurité des usagers et de leurs conditions de mobilité. En tant que gestionnaire du réseau routier, le Ministère a réalisé des investissements importants de plus de 1 milliard[24] de dollars pour améliorer le réseau routier supérieur, notamment sur le plan de la sécurité.

La mise en place de mesures de sécurité repose de plus en plus sur la responsabilisation des acteurs et l'amélioration de l'information et de la formation. C'est pourquoi le Ministère et ses nombreux partenaires poursuivent leurs efforts de concertation. Parmi ces mesures se trouvent le développement d'un système informatisé de gestion de la sécurité dans les aéroports du Ministère et un concept d'aires de service en bordure des autoroutes et de villages-relais le long des routes nationales.

Lors de situations d'urgence, la responsabilité du Ministère est de réduire la vulnérabilité de la communauté et de restaurer ses conditions de vie normales, conformément au Plan national de sécurité civile du gouvernement du Québec. Ainsi, au cours de l'année 2012-2013, il y a eu 1 924 événements majeurs sur le réseau routier : de ce nombre, 985 étaient des accidents routiers. Les autres événements étaient surtout liés à des situations nécessitant une intervention de sécurité publique (418), à des anomalies de l'une ou de plusieurs des infrastructures routières (190), ou à des opérations de déneigement ou de déglaçage (142). L'accroissement du nombre d'événements majeurs en 2012-2013 est en grande partie dû à l'augmentation du nombre d'interventions de sécurité publique sur le réseau du Ministère.

En ce qui concerne les événements qui ont reçu une attention particulière du Ministère en matière de sécurité civile en 2012-2013, le mouvement de manifestation autochtone « Idle no more » a suscité des manifestations sur le réseau du Ministère dans les directions territoriales de l'Outaouais, de l'Abitibi-Témiscamingue, de la Côte-Nord et du Bas-Saint-Laurent Gaspésie Îles-de-la-Madeleine. Une seule direction, soit celle de la Côte-Nord, a subi sur son territoire une fermeture complète de la route 138 durant plus de 24 heures.

Axe d'intervention
La sécurité routière

OBJECTIF 3.1

CONTRIBUER À AMÉLIORER LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE ET À RÉDUIRE LE NOMBRE DE DÉCÈS ET DE BLESSÉS GRAVES

Le Plan d'action ministériel en matière de sécurité routière 2009-2012 – Volet environnement routier permet au Ministère de jouer son rôle de chef de file en menant des actions concrètes permettant d'optimiser les gains de sécurité dans les projets routiers. L'intervention du Ministère, en collaboration avec l'ensemble de ses partenaires, a encore une fois contribué à l'amélioration du bilan routier, en 2012, avec une diminution de 50 décès et de 57 blessés graves. Malgré tout, avec 436 décès et 1 966 blessés graves, encore trop de personnes sont victimes d'un accident routier au Québec. C'est pourquoi le Ministère, en collaboration avec l'ensemble de ses partenaires, entend poursuivre ses efforts pour sauver des vies et réduire le nombre d'accidents sur les routes.

[24] Ce montant diffère de celui qui est inscrit dans le Plan annuel de gestion des dépenses 2012-2013. Le présent résultat est estimé en additionnant la partie des coûts de chacun des projets routiers qui contribue à l'amélioration de la sécurité, provenant de quatre axes d'intervention du PAGI : chaussées, structures, amélioration et développement. À cela s'ajoutent certaines dépenses liées à l'entretien des équipements de sécurité. Pour sa part, le Plan annuel de gestion des dépenses ne considère que les investissements de type « amélioration » en plus des dépenses d'exploitation.

PS 21 Nombre de décès et de blessés graves*

	Moyenne quinquennale	Résultats**						Cible
	2003-2007	2007-2008	2008-2009	2009-2010	2010-2011	2011-2012	2012-2013	
Décès	663	614	561	510	487	486	436	464
Blessés graves	3 607	2 843	2 340	2 234	2 296	2 023	1 966	2 525 (réduction de 30 % par rapport à la moyenne quinquennale 2003-2007)

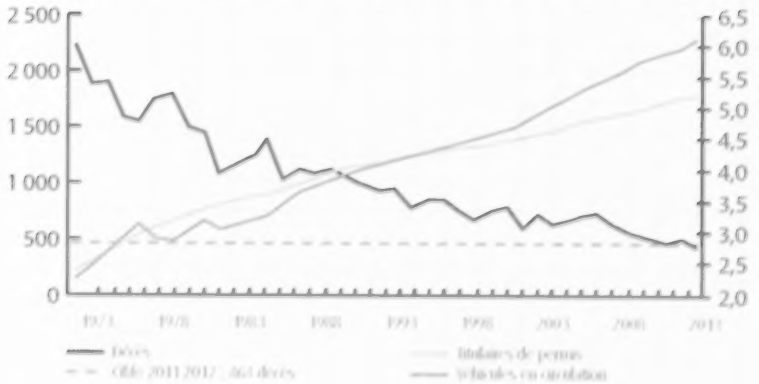
* Ces données peuvent différer légèrement de celles des rapports précédents, car de nouvelles données peuvent être recueillies par la SAAQ après leur publication (bilan routier de la SAAQ publié annuellement).

** Les résultats de 2007-2008 à 2012-2013 sont calculés respectivement pour les années civiles 2007 à 2012.

Commentaires

- Malgré la hausse continuelle du nombre de titulaires de permis de conduire et de véhicules en circulation sur l'ensemble du réseau routier québécois, le bilan routier s'est largement amélioré au cours des dernières décennies. Des efforts considérables sont faits chaque année à cette fin.
- La cible prévue pour l'année 2011-2012 n'a été atteinte qu'en 2012-2013. En fait, comparativement à la moyenne de 2003-2007, la cible de réduction de 30 % est atteinte à la fois pour les décès, avec une diminution de près de 34 %, et pour les blessés graves, avec une diminution de 45 %.
- Les investissements en sécurité routière permettent d'améliorer le réseau afin de réduire le nombre d'accidents et leur gravité. Ils se situent à plus de 1 milliard de dollars par année depuis 2009-2010.

Nombre de décès (axe de gauche) en comparaison du nombre de véhicules en circulation et de titulaires de permis (axe de droite en millions)



PS	Plan stratégique
PADD	Plan d'action de développement durable

PS 22 Taux de décès par milliard de véhicules-km

Résultats*				
2008-2009	2009-2010	2010-2011	2011-2012	2012-2013
8,1	7,0	6,5	6,4	5,8**

* Le résultat de 2008-2009 présente le taux de décès par milliard de véhicules-km pour l'année civile 2008, celui de 2009-2010, présenté ici dans l'année civile 2009, et ainsi de suite. Ces données peuvent différer légèrement de celles des rapports précédents, car de nouvelles données sur le nombre de décès et le kilométrage parcouru peuvent être recueillies après leur publication.

** Ce taux de décès par milliard de véhicules-km est obtenu à partir de l'estimation du kilométrage parcouru de 2012, puisque le kilométrage de 2013 n'était pas disponible au moment de calculer l'indicateur.

Commentaire

- En 2012-2013, le taux de décès par milliard de véhicules-km, qui s'établit à 5,8, est inférieur à celui de 2011-2012. De 2008 à 2012, le taux est passé graduellement de 8,1 à 5,8 décès par milliard de véhicules-km, ce qui représente une baisse de 28 %.

Le Plan d'action ministériel en matière de sécurité routière

Afin que le Québec devienne un chef de file mondial en sécurité routière, le Ministère s'associe à plusieurs partenaires déterminés à atteindre des objectifs communs en la matière.

Une des contributions du Ministère, afin d'assumer pleinement son rôle de meneur dans ce domaine, est reprise dans son Plan d'action ministériel en matière de sécurité routière 2009-2012 Volet environnement routier, publié le 4 mai 2010 : elle a pour objet d'améliorer le bilan routier au Québec et de s'assurer d'optimiser les gains de sécurité dans les divers projets routiers qui se réaliseront au cours des prochaines années. Ce plan d'action s'est terminé le 31 mars 2012. Cependant, le Ministère a poursuivi en 2012-2013 son engagement à contribuer à l'amélioration du bilan routier en investissant substantiellement pour améliorer la sécurité de ses infrastructures routières, en corrigeant au moins 20 sites à potentiel d'amélioration et en mettant en œuvre 7 mesures adaptées à des problématiques régionales.

Les sites à potentiel d'amélioration en sécurité routière

Parmi les nombreux travaux effectués sur son réseau, le Ministère accorde une attention particulière à la correction des sites à potentiel d'amélioration en sécurité routière. Il s'agit de sites de dimensions restreintes qui ont été le lieu d'un accident mortel, d'accidents graves ou d'un nombre anormalement élevé d'accidents pouvant être réduit de manière efficace par une intervention sur l'infrastructure. La correction de ces sites nécessite généralement de modifier les caractéristiques géométriques de la route (courbe, pente ou intersection), mais elle peut aussi requérir d'autres types de mesures, comme l'installation de feux de circulation ou d'une glissière de sécurité, ou encore l'amélioration de la surface de roulement.

PS 23
PADD 4b

Nombre de sites à potentiel d'amélioration corrigés

Résultats					Cible
2008-2009	2009-2010	2010-2011	2011-2012	2012-2013	
19	21	22	17	25	20 sites corrigés par année

Commentaires

- Au cours de l'année 2012-2013, une somme de 276,7 millions de dollars a été consacrée à la réalisation de projets qui incluent la correction de 57 sites à potentiel d'amélioration. Un 58e site a été considéré comme corrigé à la suite des travaux effectués antérieurement. Au total, 25 ont vu leurs travaux terminés (voir la liste de ces sites à l'annexe III). Comme l'atteinte de la cible pour cet indicateur est directement liée à la réalisation de travaux, différentes circonstances peuvent retarder soit le début des travaux, soit leur avancement et ainsi influer sur le nombre de sites où les travaux ont pu être réalisés au cours d'une année. En raison de la complexité de certaines interventions, les travaux s'échelonnent généralement sur plus d'un an.
- Les investissements effectués couvrent les frais pour toutes les activités nécessaires à la correction de ces sites, telles que les travaux et les activités immobilières, de même que les honoraires professionnels.

PADD 4a

Pourcentage des sommes investies en sécurité routière par rapport à 3 milliards de dollars (1 milliard de dollars par année sur 3 ans)

Résultats				Cible
2009-2010	2010-2011	2011-2012	2012-2013	2011-2012
35,9 % (1,08 G$)	73,1 % (2,19 G$)	109,0 % (3,27 G$)	S. O.	100 % des investissements prévus dans le Plan d'action ministériel en matière de sécurité routière seront réalisés (3 G$)

Commentaires

- En 2012-2013, le Ministère a réalisé des investissements en sécurité routière de 1,01 milliard de dollars. Il est à noter que les investissements en cette matière se situent à plus de 1 milliard de dollars par année depuis 2009-2010.
- Par ailleurs, le Ministère a réalisé 58 audits et avis. Ces mesures proactives ont pour principal objectif d'améliorer la sécurité des déplacements sur le réseau routier.

PADD 4c

Pourcentage combiné de réalisation des mesures adaptées aux problématiques régionales par rapport au total respectif de réalisation de chacune des mesures[25]

Mesures	Résultats				Cible
	2009-2010	2010-2011	2011-2012	2012-2013	2012-2013
Réalisation combinée des mesures adaptées aux problématiques régionales	36,7 %	77,3 %	128,0 %	S. O.	100 %

[25] Pour plus de détails sur les mesures adaptées aux problématiques régionales réalisées entre 2009-2010 et 2011-2012, le lecteur peut consulter le *Rapport annuel de gestion 2011-2012*.

PS	Plan stratégique
PADD	Plan d'action de développement durable

Commentaires

- En 2012-2013, le Ministère a poursuivi la réalisation des mesures adaptées aux problématiques régionales, puisqu'elles ont une efficacité reconnue sur l'amélioration de la sécurité de l'environnement routier. Les résultats sont les suivants :
  - Correction de l'orniérage : 549,5 km;
  - Asphaltage des accotements : 1 150 km;
  - Installation/remplacement de glissières de sécurité : 273 km;
  - Remplacement des extrémités de glissières sur tous types de route (unités) : 3 029;
  - Implantation de bandes rugueuses sur autoroutes et autres routes : 382 km;
  - Petite signalisation (nombre de panneaux) : 55 218;
  - Marquage (taux de présence sur les routes au printemps) : 93 %.
- Ces réalisations démontrent toute l'importance que le Ministère accorde à l'amélioration de la sécurité routière sur son réseau afin d'assurer des déplacements sécuritaires.

Les radars photo et les appareils de surveillance aux feux rouges[26]

Le 5 juillet 2007, la Table québécoise de la sécurité routière[27] a déposé un premier rapport de recommandations qui contenait 23 mesures pour améliorer le bilan routier. Suivant l'une de ces recommandations, le Ministère a instauré un projet pilote utilisant de nouvelles technologies pour assurer le contrôle de la vitesse et le respect des feux rouges. Dans trois régions du Québec, 9 radars photo et 6 appareils de surveillance aux feux rouges ont été installés. Le projet a débuté le 19 août 2009. Un rapport d'évaluation a été déposé à l'Assemblée nationale en octobre 2010.

Le projet de loi n° 57, sanctionné en juin 2012, confirme la permanence de l'utilisation des radars photo et des appareils de surveillance aux feux rouges, et autorise également leur utilisation dans les zones scolaires et les chantiers routiers.

PS 24 Évaluation du projet pilote (9 radars photo et 6 appareils de surveillance aux feux rouges)*

Résultats			Cible
2008-2009	2009-2010	2010-2011	
· Planification des travaux · Collecte des informations de base · Mise sur pied du groupe d'experts	· Collecte des informations statistiques du projet · Réalisation des études et analyses · Rédaction en cours	· Rédaction finale · Dépôt du rapport d'évaluation en août 2010	Dépôt du rapport d'évaluation en août 2010

* Les termes utilisés dans la Loi pour désigner ces appareils sont « cinémomètres photographiques » et « systèmes photographiques de contrôle de circulation aux feux rouges ». Il faut noter en outre que dans le Plan stratégique 2008-2012, le libellé de cet indicateur est « Évaluation des projets pilotes... », chaque appareil y étant considéré comme un projet pilote en soi alors qu'il ne s'agit en fait que d'un seul projet pilote qui inclut 15 appareils.

[26] Pour plus d'information concernant les cinémomètres photographiques et les systèmes photographiques de contrôle de circulation aux feux rouges, le lecteur peut se référer à la section 4.11 du présent rapport.

[27] Pour plus d'information sur cette table, voir le résultat de l'indicateur 39 du Plan stratégique.

Commentaire

- Le Ministère, en collaboration avec ses partenaires, a réalisé la totalité des études et des analyses nécessaires à l'évaluation du projet pilote. Le rapport d'évaluation dresse un bilan positif de l'expérience, démontrant que les radars photo et les appareils de surveillance aux feux rouges ont un effet positif sur le comportement des usagers de la route.

OBJECTIF 3.2

FAIRE LE SUIVI DES RECOMMANDATIONS DU CORONER

Pour chaque accident mortel qui survient sur le réseau routier, un coroner produit un rapport d'investigation. Le Ministère reçoit les rapports dans lesquels des recommandations lui sont adressées. Afin d'assurer le suivi de ces recommandations, il produit un bilan détaillé, *Suivi des recommandations des coroners — Rapports d'investigation et rapports d'enquêtes publiques*, et le remet au coroner en chef.

PS 25 Dépôt d'un bilan annuel

Résultats				
2008-2009	2009-2010	2010-2011	2011-2012	2012-2013
Aucun	1	1	Aucun	1*

* Le bilan transmis pour l'année 2012-2013 concernait les rapports des coroners reçus au 31 mars 2012.

Commentaire

- Conformément à la Politique de gestion du suivi des accidents mortels, lorsqu'un accident survient sur le réseau du Ministère, le personnel de l'organisation se rend sur les lieux dans un délai de 24 heures afin de recueillir l'information sur l'environnement routier. L'analyse de ces renseignements ainsi que d'autres relevés et analyses complémentaires permettent de savoir si l'environnement routier a pu contribuer à provoquer l'accident et de déterminer les correctifs à apporter s'il y a lieu.

Le suivi des recommandations des rapports d'investigation et d'enquête des coroners au 31 mars 2013

Pour la période du 1er avril 2012 au 31 mars 2013, le Bureau du coroner a transmis au Ministère 19 rapports d'investigation contenant au total 26 recommandations.

Le suivi des recommandations formulées pour 2012-2013 est le suivant :

- Pour 12 recommandations, les actions sont terminées;
- Pour 6 recommandations, les actions sont en cours ou en préparation;
- Le Ministère a déterminé que 3 recommandations ne relevaient pas de sa compétence;
- Pour 5 recommandations, les actions n'ont pas été retenues ou d'autres actions que celles recommandées par le coroner ont été réalisées, à la suite d'une analyse faite par le Ministère.

En 2012-2013, le Ministère a investi 141 650 000 $ pour donner suite aux recommandations des coroners, dont :

- 2 165 400 $ pour le réaménagement de la voie de virage à gauche à l'intersection de la route 138 et du rang Sainte-Mathilde, à La Malbaie;
- 515 700 $ pour l'installation de feux de circulation à l'intersection de la route 222, des bretelles d'accès et de sortie de l'autoroute 55 en direction sud et de la rue du Fer-Droit, à Sherbrooke;
- 2 896 500 $ pour l'installation d'éclairage sur l'autoroute 640, à Terrebonne.

OBJECTIF 3.3

CONTRIBUER À AMÉLIORER LE BILAN DES ACCIDENTS LIÉS AUX VÉHICULES LOURDS

En raison de leur taille et de leur nombre, les véhicules lourds posent un défi particulier en matière de bilan routier. Le Ministère y porte donc une attention spéciale afin d'atteindre son objectif de réduire le nombre d'accidents mortels.

PS 26 Nombre d'accidents mortels impliquant un véhicule lourd

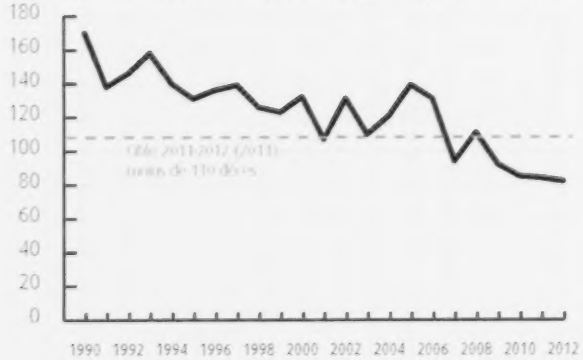
Moyenne quinquennale	Résultats*						Cible
2003-2007	2007-2008	2008-2009	2009-2010	2010-2011	2011-2012	2012-2013	2011-2012
119	94	111	92	85	84	82	Moins de 110

* Les résultats de 2007-2008 à 2012-2013 sont calculés respectivement pour les années civiles 2007 à 2012 et ne tiennent pas compte des accidents mortels impliquant les véhicules-outils, les véhicules d'équipement et les motos.

Commentaires

- En 2012, le nombre d'accidents mortels impliquant un véhicule lourd s'élevait à 82, ce qui représente 21 % de l'ensemble des accidents mortels.
- Le nombre d'accidents mortels impliquant un véhicule lourd en 2012 est sensiblement le même qu'en 2011 (deux de moins). Toutefois, il s'agit d'une diminution de 17 % par rapport à la moyenne de la période de 2007 à 2009 et du meilleur bilan des 20 dernières années.

Nombre d'accidents mortels impliquant un véhicule lourd



OBJECTIF 3.4

FOURNIR AUX USAGERS DES SERVICES VISANT UNE MEILLEURE SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Le Ministère a annoncé en 2002 sa volonté de mettre en place un nouveau concept de « parcs routiers » qui comprend l'aménagement de haltes routières[28] modernisées et la mise en place d'un réseau de villages-relais[29]. Au total, le Ministère s'était fixé la cible de 55 « parcs routiers » à mettre en place pour 2012 afin de fournir des services et de l'information pertinente aux usagers de la route jour et nuit, sept jours sur sept, dans le but d'améliorer la sécurité routière.

Village-relais de Yamachiche en Mauricie. Enfilade de maisons en brique rouge situées sur la rue Sainte-Anne.
Photo : Stéphane Bédard

La construction des haltes routières modernisées vise l'ajout d'aires de service mieux adaptées aux besoins des usagers sur les autoroutes, tandis que le déploiement du réseau de villages-relais est basé sur un programme de reconnaissance qui poursuit également un objectif de développement économique, culturel et paysager.

PS 27 Nombre de haltes routières modernisées et de villages-relais reconnus

	Résultats						Cible
	2007-2008	2008-2009	2009-2010	2010-2011	2011-2012	2012-2013	2011-2012
Haltes routières modernisées	3	3	3	7	8	9	9
Villages-relais reconnus	2	15	32	37	38	39	46
TOTAL (depuis 2007-2008)	**5**	**18**	**35**	**44**	**46**	**48**	**55**

[28] Conformément à la recommandation de la Commission de toponymie et de l'Office québécois de la langue française en avril 2010, les haltes routières comprennent les aires de service, les aires de repos, les aires de repos pour les camionneurs et les bchédères, ce terme excluant cependant la notion de village-relais.

[29] Un village-relais est une municipalité qui offre, avec l'aide de ses commerçants, des services au moins comparables à ceux que l'on trouve dans les aires de service. Il s'agit, entre autres, de services de restauration, de distribution d'essence, de stationnements et d'installations sanitaires. Les villages-relais sont situés en moyenne à toutes les heures de déplacement sur les routes nationales du réseau routier stratégique ainsi que sur les routes nationales et régionales reconnues par le programme de signalisation des routes et circuits touristiques.

PS	Plan stratégique
PADD	Plan d'action de développement durable

Commentaires

- Un premier PPP a été mis en place, en vertu d'une entente signée le 30 septembre 2008, pour la conception, la construction, le financement, l'exploitation et l'entretien de 7 aires de service. Cette entente a été conclue avec un consortium composé d'investisseurs québécois sous la gouverne de la Société en commandite Aires de service Québec. L'aire de service de Memphrémagog sur l'autoroute 10, à Magog, est en activité depuis le 5 juin 2012. Elle constituait la dernière construction de la grappe 1 et marque ainsi l'atteinte de la cible des 9 haltes routières modernisées.
- En 2012-2013, le Ministère a ajouté une municipalité au réseau des villages-relais : Yamachiche, dans la région de la Mauricie. Cet ajout mène à un total de 39 villages-relais mis en place depuis 2007-2008.
- Le Programme des villages-relais se réalise sur une base volontaire. De plus, aucune échéance n'est fixée pour le dépôt des dossiers de candidature par les municipalités. Cela explique le retard dans l'atteinte de la cible.

Axe d'intervention
La sécurité liée aux infrastructures aéroportuaires et aux véhicules hors route

OBJECTIF 3.5

ACCROÎTRE LA SÉCURITÉ DES OPÉRATIONS EN MILIEU AÉROPORTUAIRE

La sécurité dans ses 27 aéroports constitue une priorité pour le Ministère. Conformément au Règlement de l'aviation canadien, un système de gestion de la sécurité en quatre phases est en cours de réalisation. La mise en œuvre de ce système implique une nouvelle approche de la gestion des infrastructures aéroportuaires basée sur des mesures de gestion proactives.

PS 28 Mise en place d'un système de gestion de la sécurité aux 27 aéroports et aérodromes du Ministère

Résultats					Cible
2008-2009	2009-2010	2010-2011	2011-2012	2012-2013	2011-2012
100 % des éléments de la phase 1	90 % des éléments de la phase 2	90 % des éléments de la phase 3	56 % des éléments de la phase 4	70 % des éléments de la phase 4	100 % des éléments des 4 phases

Commentaires

- Le Ministère est propriétaire de 27 aéroports et est responsable de l'implantation des systèmes de gestion de la sécurité (SGS) pour 14 de ces installations. L'implantation des SGS pour les 13 aéroports situés au Nunavik relève de l'Administration régionale Kativik, puisque celle-ci est titulaire des certificats d'exploitation. Les résultats présentés pour cet indicateur portent sur les 14 aéroports relevant du Ministère.
- Le Ministère a choisi de mettre en place un seul SGS pour ses 14 aéroports, sous la forme d'un cadre ministériel dont les politiques, les processus et les procédures sont identiques. Il favorise ainsi une cohérence dans les façons de faire en matière de gestion aéroportuaire.
- La phase 4 de la mise en place du SGS comprend l'élaboration et la mise en œuvre de trois éléments : le programme d'assurance qualité, les préparatifs d'urgence et la formation.

- Au 31 mars 2012, l'élaboration de la phase 4 a été achevée et transmise à Transports Canada pour approbation. Comme plusieurs exploitants d'aéroports au Canada, le Ministère n'a pas obtenu l'approbation demandée.
- Depuis septembre 2012, une rencontre et des échanges ont eu lieu avec les représentants de Transports Canada afin de préciser les modifications attendues pour répondre à leurs attentes. Le contenu modifié de la phase 4 a été validé en janvier 2013 par le Comité technique des aéroports et le Comité directeur des aéroports. En mars 2013, le Ministère a soumis la nouvelle demande d'approbation de la phase 4 à Transports Canada.
- La formation, un des éléments prévus dans la mise en place de la phase 4 du SGS, a été offerte en mars 2013 au personnel des aéroports de la Basse-Côte-Nord.
- Les phases 1 à 3 de la mise en place du SGS sont complétées à 100 %, et l'implantation de ce système tire à sa fin. L'exécution des nouvelles façons de faire pour assurer la sécurité des aéroports impose désormais un suivi continu.

OBJECTIF 3.6
CONTRIBUER À AMÉLIORER LE BILAN DES ACCIDENTS LIÉS AUX VHR

En 2012, le nombre de VHR immatriculés a atteint un total de 539 159. Or, selon la moyenne de 2008 à 2012, environ 53 décès par année sont attribuables aux VHR. Puisque la sécurité est au centre des préoccupations du Ministère, il est important de poursuivre les campagnes de sensibilisation destinées aux utilisateurs.

PS 29 Nombre de décès en VHR

Résultats*				
2008-2009	2009-2010	2010-2011	2011-2012	2012-2013
62**	39**	57**	62**	46

* Pour les véhicules tout-terrain, les résultats de 2008-2009 à 2012-2013 sont calculés respectivement pour les années civiles 2008 à 2012 pour les motoneiges, les résultats couvrent la dernière saison hivernale (du 1er décembre à juin).

** Les résultats de 2008-2009 à 2011-2012 ont été révisés à la suite de l'évaluation des rapports de coroner afin de déterminer si la cause du décès était vraiment attribuable à l'utilisation de ces véhicules.

Commentaire

- Sur les 46 décès en 2012-2013, on en compte 20 qui sont survenus en motoneige et 26[39] en véhicule tout-terrain.

[39] Selon le bureau du coroner, ces résultats n'incluent pas les décès survenus en motocyclettes hors route.

PS Plan stratégique
PADD Plan d'action de développement durable

Axe d'intervention
L'exploitation du réseau routier

Le Ministère consacre des ressources importantes à l'exploitation du réseau routier supérieur. Ces activités d'exploitation comprennent l'entretien hivernal, l'entretien courant et périodique réalisé en été, de même que les activités de surveillance du réseau et de gestion des corridors routiers.

OBJECTIF 3.7

ASSURER UNE SURVEILLANCE ET UN ENTRETIEN ADÉQUAT DES INFRASTRUCTURES ROUTIÈRES DU RÉSEAU SUPÉRIEUR AU MOYEN D'INTERVENTIONS QUI CONTRIBUENT AU MAINTIEN DE LA SÉCURITÉ ET DE LA MOBILITÉ DE LA CLIENTÈLE DU RÉSEAU

L'entretien hivernal

L'entretien hivernal des routes du réseau supérieur est fait selon des exigences de qualité élevées qui assurent des déplacements sécuritaires et fonctionnels.

Pour réaliser ces travaux d'entretien, le Ministère a recours à des ententes contractuelles pour 80 % du réseau sous sa responsabilité. L'entretien de la majorité du réseau par impartition est confié au secteur privé : la valeur des contrats s'établit à 160 295 374 $, soit 85 % du total des ententes contractuelles (187 612 972 $). La portion restante (27 317 598 $ pour 15 %) est confiée aux municipalités.

Opération d'entretien visant à accroître la sécurité du réseau routier durant la saison hivernale.

Considérant ces faits, la reddition de comptes porte exclusivement sur la performance des entrepreneurs en entretien hivernal, puisque la majorité des ressources consenties aux ententes contractuelles sont assignées au secteur privé.

PS 30 Proportion des entrepreneurs en entretien hivernal répondant bien aux exigences chaque année*

Résultats						Cible annuelle
2007-2008	2008-2009	2009-2010	2010-2011	2011-2012	2012-2013	
92,3 %	92,0 %	96,2 %	92,2 %	94,0 %	92,3 %	100 %

* Pour qu'un entrepreneur en entretien hivernal réponde bien aux exigences, le résultat de son évaluation annuelle doit être supérieur ou égal à 80 %.

Commentaires

- En 2012-2013, ce sont 92,3 % des entrepreneurs qui ont bien répondu aux exigences du Ministère. Cette proportion est légèrement inférieure à la saison hivernale précédente, où les conditions météorologiques plus clémentes pour l'ensemble du Québec ont certes contribué à une meilleure performance (94,0 %) et à l'atteinte des objectifs de la part des entrepreneurs quant au respect des exigences du Ministère.
- Chaque circuit que les entrepreneurs entretiennent est évalué selon des critères de qualité de service liés essentiellement à la qualité du service rendu en déneigement et déglaçage, à la qualité des ressources, à la qualité des communications, au degré de collaboration avec le Ministère et au respect des échéances.

Le marquage sur les routes au printemps

Le marquage consiste à tracer des lignes sur la chaussée pour délimiter les voies de circulation et pour signifier les mesures à prendre afin d'assurer le bon usage de la route et la sécurité de ceux et celles qui l'empruntent. Le marquage sur les routes du réseau routier supérieur a indéniablement un effet bénéfique sur la sécurité routière. L'importance accordée au marquage tient au fait qu'un marquage visible dans toutes les conditions climatiques facilite la circulation routière.

Un marquage noir/blanc sur une chaussée de béton du Ministère.

PS 31 Taux de présence du marquage sur les routes au printemps

Résultats						Cible
2007-2008	2008-2009	2009-2010	2010-2011	2011-2012	2012-2013	2011-2012
73 %*	78 %*	89 %	86 %	88 %	93 %	77 %

* Depuis 2009-2010, le Ministère a travaillé à accroître la précision des données sur l'état du taux de présence du marquage sur les routes au printemps. Il a harmonisé plus efficacement les modes de collecte et de traitement pour chacune des régions. Ces rajustements expliquent la révision des résultats publiés dans les rapports annuels antérieurs à 2009-2010.

Commentaires

- Pour une cinquième année consécutive, la cible du taux de présence du marquage sur les routes au printemps a été dépassée, atteignant 93 % en 2012-2013. Cet excellent résultat s'explique par le traçage de toutes les lignes chaque année et par l'amélioration des produits de courte durée (peinture à base d'eau).
- Les résultats, depuis 2007-2008, sont basés sur des longueurs de segments inspectées relativement constantes. En effet, les longueurs de réseau inspectées ont varié de 77 646 km à 83 580 km selon les années. L'augmentation du nombre de kilomètres de ligne inspectés en 2012-2013 s'explique par un système de collecte de données plus performant et bien rodé, un meilleur suivi des opérations, l'enregistrement des lignes de surlargeurs et l'augmentation de l'effectif.

La surveillance du réseau routier

La surveillance du réseau permet de relever toutes les anomalies observables afin de maintenir la sécurité et la mobilité des usagers. À cet égard, un cadre ministériel de gestion détermine les fréquences minimales de surveillance applicables tout au long de l'année à l'ensemble du réseau routier du Ministère.

Les surveillants sont équipés de véhicules et d'équipement de sécurité et de signalisation à la fine pointe afin d'effectuer une surveillance optimale du réseau routier.

PS Plan stratégique
PADD Plan d'action de développement durable

PS 32 Taux de réalisation de la surveillance (patrouille) du réseau routier

Résultats					Cible
2008-2009	2009-2010	2010-2011	2011-2012	2012-2013	2011-2012
Aucun résultat compilé	Aucun résultat compilé	Aucun résultat compilé	Aucun résultat compilé	Aucun résultat compilé	95 %

Commentaire

- Le réseau routier est couvert par une surveillance selon les fréquences de patrouille établies par le Ministère. En 2009-2010, les outils véhiculaires ont été installés sur la plupart des véhicules de patrouille. En 2010-2011, le Ministère a poursuivi le développement de son système informatique en vue d'établir le taux de réalisation de la surveillance du réseau routier. Cependant, le développement d'un algorithme fiable n'est pas terminé, étant donné la complexité du suivi des déplacements du véhicule de patrouille.

Orientation 4

Optimiser la performance de l'organisation pour de meilleurs services à la population

En remplissant sa mission, le Ministère contribue de façon importante au développement du Québec. Pour relever les défis que cette mission comporte, il dispose d'une organisation de près de 6 500 personnes réparties à l'échelle du Québec.

Le Ministère doit également accroître sa performance par l'amélioration des systèmes d'information ministériels et par la mise en place de systèmes d'information aux usagers. Ainsi, des investissements de 23,0 millions de dollars ont été consacrés à cet effet.

Axe d'intervention
Le maintien de l'expertise et la poursuite de l'innovation

OBJECTIF 4.1

ASSURER LA RELÈVE AINSI QUE LE MAINTIEN ET LE DÉVELOPPEMENT DE L'EXPERTISE

L'accroissement et le développement de l'expertise au sein du Ministère, le nombre de départs à la retraite et la difficulté à assurer la relève posent un défi important, en particulier dans certaines catégories d'emplois spécialisés. Afin de préparer l'avenir, le Ministère offre à son personnel de la formation dans des domaines de compétence bien précis.

PS 33 Nombre annuel de jours-personnes de formation associés à l'expertise ciblée

	Jours-personnes de formation		
Domaine d'expertise	2010-2011	2011-2012	2012-2013
Cadre administratif	1 180	984	1 689
Informatique et bureautique	1 735	1 405	2 156
Transports	521	1 097	1 528
Génie	1 468	2 266	4 714
Formation à la tâche du personnel ouvrier	457	686	1 182
Santé et sécurité au travail	1 112	2 061	2 718
Communication	424	294	669
Habiletés de gestion	496	781	1 172
Autres	256	490	188
TOTAL	7 649	10 064	16 016

Commentaires

- L'arrivée de nouveaux employés, la nomination de nouveaux gestionnaires et la réappropriation de l'expertise au Ministère nécessitent des activités de formation dans divers domaines de compétence, ce qui a contribué à l'augmentation du nombre de jours-personnes de formation en 2012-2013 par rapport au nombre observé en 2011-2012.
- Le maintien de l'expertise est également soutenu par des programmes de recherche en collaboration avec des centres de recherche et des universités dans des domaines variés.

OBJECTIF 4.2

FAVORISER L'ATTRACTION ET LA FIDÉLISATION DU PERSONNEL

Le Ministère met l'accent sur la formation, le transfert de compétences, le travail en équipe et la qualité de vie au travail afin de créer une synergie entre les ressources qui facilite l'atteinte de ses objectifs. La mobilisation du personnel et la reconnaissance de son travail sont également situées au cœur de ses actions. Des activités de communication interne visent d'ailleurs à mettre en valeur les réalisations des équipes dans le contexte des activités courantes et des grands projets.

PS 34 Taux de rétention du personnel régulier

	Résultats				
	2008-2009	2009-2010	2010-2011	2011-2012	2012-2013
Départs volontaires	**156**	**149**	**142**	**165**	**163**
Démission	70	59	42	46	59
Mutation	86	90	100	119	104
Effectif régulier moyen	**4 255**	**4 205**	**4 163**	**4 143**	**4 598**
Taux de rétention *	96,3 %	96,5 %	96,6 %	96,0 %	96,4 %

* Ce taux est calculé de la façon suivante : (1 - [départs volontaires / effectif régulier moyen]) x 100.

PS Plan stratégique
PADD Plan d'action de développement durable

Commentaires

- Le taux de rétention se maintient d'année en année au Ministère.
- Par ailleurs, la diminution de la relève disponible et le contexte de renforcement d'expertise font de l'attraction et de la fidélisation du personnel des enjeux de taille. À cet effet, le Programme d'attraction et de fidélisation du personnel a été adopté en mai 2012 afin de mettre en place des mesures visant à faciliter l'atteinte des objectifs ministériels en cette matière.

OBJECTIF 4.3

FAVORISER LA RECHERCHE ET L'INNOVATION

La recherche et l'innovation sont essentielles à la performance du Ministère. Elles s'inscrivent dans un processus qui intègre l'acquisition de nouvelles connaissances, leur transfert aux utilisateurs (activités de diffusion et de transfert technologique) et leur appropriation par ces mêmes utilisateurs (implantation et utilisation). Le Ministère place le développement durable au cœur de ses priorités de recherche. Ainsi, la composante en développement durable des projets de recherche fait partie intégrante des critères d'évaluation lors de l'établissement de la programmation de recherche du Ministère.

PS 35 Nombre d'initiatives dans le domaine de la recherche et de l'innovation

Résultats					
2007-2008	2008-2009	2009-2010	2010-2011	2011-2012	2012-2013
75	94	111	101	114	114

Commentaires

- Depuis les quatre dernières années, le Ministère finance annuellement, en moyenne, une centaine d'initiatives dans le domaine de la recherche et de l'innovation.
- Parmi les 114 initiatives réalisées en 2012-2013, on dénombre 74 activités de recherche et 40 activités de transfert de connaissances. Les activités de recherche comprennent les contrats attribués et les chaires de recherche financées, ainsi que les projets de recherche en partenariat subventionnés. Les activités de transfert de connaissances comprennent, quant à elles, les programmes de bourses financés, les événements subventionnés (colloques, relève) et d'autres initiatives de recherche tels les réseaux de recherche.
- Tout comme en 2011-2012, la majorité des activités de recherche concerne les infrastructures routières (61 initiatives), y compris les domaines des structures, des chaussées, de la sécurité routière et de l'exploitation du réseau routier. Les autres activités de recherche ont trait notamment au transport des personnes (5 initiatives) et au transport des marchandises (1 initiative).
- Parmi les 74 activités de recherche, 16 sont de nouveaux contrats de recherche mis en œuvre pour des projets démarrés dans l'année 2012-2013. Ces 16 projets ont été soumis à une procédure d'analyse de la composante en développement durable.

PADD 3 Nombre de projets de recherche présentant une forte composante en développement durable démarrés dans l'année par rapport au nombre de projets démarrés inscrits dans la programmation de recherche annuelle

Résultats					Cible
2008-2009	2009-2010	2010-2011	2011-2012	2012-2013	2012-2013
S. O.	8 sur 12 67 %*	10 sur 13 77 %**	19 sur 31 61 %**	13 sur 16 81 %**	50 % du total des projets démarrés dans l'année présentent une forte composante en développement durable

* Les projets démarrés en 2009-2010 mais n'ayant pas été soumis lors de l'appel de projets pour établir la programmation 2009-2010 n'ont pas été évalués pour le critère d'intégration des principes de développement durable.

** Une évaluation systématique du critère d'intégration des principes de développement durable pour tous les projets démarrés en 2010-2011, en 2011-2012 et en 2012-2013 a été effectuée.

Commentaire

- Parmi les 16 projets de recherche démarrés dans l'année et soumis à la procédure d'analyse de la composante en développement durable, 81 % ont obtenu une note supérieure ou égale à 6/10; ces derniers comprennent donc une forte composante en développement durable. Ainsi, la cible a été atteinte en 2012-2013.

Axe d'intervention
Les façons de faire

OBJECTIF 4.4

ÉVALUER ET ADOPTER, SI CELA EST OPPORTUN, DE NOUVEAUX MODÈLES DE GOUVERNANCE PLUS APPROPRIÉS POUR LA MISE EN ŒUVRE DE PROJETS D'INFRASTRUCTURES OU DE SERVICES MINISTÉRIELS

Les modèles de gouvernance sont des initiatives ayant une incidence importante sur l'organisation et sur la manière dont le Ministère remplit sa mission ou optimise les services aux citoyens.

La Politique-cadre sur la gouvernance des grands projets d'infrastructure publique régit la gestion et la reddition de compte pour les projets majeurs. La mise en place, au cours de l'année financière 2012-2013, de la Direction générale adjointe des projets stratégiques s'inscrit dans une volonté du Ministère de répondre adéquatement à l'objectif gouvernemental de gérer rigoureusement les projets d'infrastructure.

PS	Plan stratégique
PADD	Plan d'action de développement durable

PS 36 Nombre de projets réalisés (Associés à de nouveaux modèles de gouvernance, y compris les PPP)

	Résultats					Cible
	2008-2009	2009-2010	2010-2011	2011-2012	2012-2013	2011-2012
Projets visés par la Politique-cadre sur la gouvernance des grands projets d'infrastructure publique	—	1*	5**	6	15***	
Ententes de partenariat signées	2	—	—	—	—	
Projets réalisés	—	—	—	1	2	4

* Le Rapport annuel de gestion 2009-2010 faisait état de 2 projets visés par la Politique-cadre sur la gouvernance des grands projets d'infrastructure publique (toutefois, le projet de contournement de la ville de Rouyn-Noranda a été retiré puisque les plans et devis ont été annulés le 5 novembre 2010).

** Le Rapport annuel de gestion 2010-2011 faisait état de trois projets visés par la Politique-cadre sur la gouvernance des grands projets d'infrastructure publique (toutefois, le projet A955 du Corridor d'autobus de La Pinière et le projet Turcot étaient déjà visés en 2010-2011).

*** Pour 2012-2013, il y a 15 projets qui se sont inscrits dans la Politique-cadre sur la gouvernance des grands projets d'infrastructure publique. Ce chiffre s'explique notamment par l'assujettissement de plusieurs projets qui a permis de déterminer leur ampleur en matière de risque et une application de la Politique-cadre plus en amont dans la réalisation des projets.

Commentaires

Tout nouveau projet majeur d'infrastructure publique est assujetti à la Politique-cadre sur la gouvernance des grands projets d'infrastructure publique, entrée en vigueur le 5 novembre 2008 et révisée le 17 mars 2010.

- Voici la liste des projets qui se sont inscrits dans cette démarche en 2012-2013 :
  - Reconstruction du pont Gédéon-Ouimet (autoroute 15);
  - Réfection du pont Pie-IX (route 125);
  - Réfection majeure de l'autoroute Métropolitaine (autoroute 40), de l'autoroute 25 à l'autoroute Décarie (autoroute 15);
  - Reconstruction de l'échangeur Des Sources (autoroute 20);
  - Réfection majeure des tunnels Ville-Marie et Viger (autoroute 720);
  - Reconstruction du pont Gouin à Saint-Jean-sur-Richelieu;
  - Modernisation de la rue Notre-Dame à Montréal;
  - Route 169, contournement du quartier de l'Isle Maligne;
  - Reconstruction de ponts sur la rivière Mistassini (route 169);
  - Reconstruction du pont de l'Île-d'Orléans (route 368);
  - Reconstruction de structures de l'autoroute Henri-IV (autoroute 73);
  - Construction du doublement de l'autoroute 55;
  - Réno-Tunnel (Tunnel du Mont-Royal);
  - Train de l'Ouest – amélioration du service de trains de banlieue;
  - Implantation du Système rapide par bus : voies réservées aux autobus dans l'axe du boulevard Pie-IX, à Montréal et à Laval.
- La première étape pour retenir le soumissionnaire afin de réaliser le Projet Turcot selon le mode conception-construction a eu lieu en 2012-2013.
- Deux projets faisant l'objet d'ententes de partenariat public-privé, signées en 2008-2009, se sont réalisés en 2012-2013 :
  - Le projet de parachèvement de l'autoroute 30, mis en service en décembre 2012;
  - La mise en service graduelle du premier groupe de 7 aires de service sur le réseau autoroutier québécois, débutée en avril 2009 et terminée en 2012-2013.

Axe d'intervention
Les relations avec les citoyens et les partenaires

OBJECTIF 4.5

OFFRIR AUX CITOYENS UNE INFORMATION ADÉQUATE ET FACILEMENT ACCESSIBLE AFIN DE FACILITER LEURS DÉPLACEMENTS

Le Ministère accorde une grande importance à la pertinence et à la qualité de l'information pour le public voyageur. Ainsi, parmi les diverses mesures visant à permettre aux usagers de prendre une décision éclairée quant à la planification de leurs déplacements, au moment opportun, le Ministère a mis sur pied, en octobre 2008, le service Québec 511 Info Transports[31]. Il s'agit d'un système intégré ayant pour objet de faciliter l'accès aux renseignements sur les transports, par téléphone, par téléphone intelligent ou sur le Web.

PS 37 Taux de satisfaction de la clientèle utilisant le Québec 511 Info Transports tant au téléphone que sur le Web

Résultats				
2008-2009	2009-2010	2010-2011	2011-2012	2012-2013*
Préparation de l'étude sur le taux de satisfaction des usagers	511 – par téléphone : 84 % 511 – sur le Web : 95 %	511 – par téléphone : 88 % 511 – sur le Web : 91 %	511 – par téléphone : 89 % 511 – sur le Web : 97 %	511 – par téléphone : 92 % 511 – sur le Web : 96 %

* À l'égard des résultats du Sondage sur les besoins, les attentes et la satisfaction des usagers du service Québec 511, ce sondage a été réalisé par une firme externe auprès de 752 titulaires d'un permis de conduire valide au Québec, âgés de 16 ans ou plus et qui sont des utilisateurs de Québec 511 Info Transports. Les résultats présentés ici sont tirés du volet téléphonique réalisé du 27 février au 11 mars 2013. Les résultats des réponses tirées du volet Web, réalisé auprès des répondants d'un panel qui s'est tenu du 6 au 9 mars 2013, n'est pas présenté en raison du caractère non probabiliste de son échantillonnage.

Commentaires

- Encore une fois cette année, les usagers de Québec 511 Info Transports sont satisfaits des services offerts, que ce soit par téléphone (92 %), sur le Web (96 %) ou par des applications pour appareils mobiles iPhone/iPad (92 %) et Android (97 %).
- Selon le sondage téléphonique, au moins 90 % des utilisateurs sont d'accord pour dire que l'utilisation de Québec 511 Info Transports leur a permis de bien planifier leurs déplacements (93 %) et de se déplacer en toute sécurité (90 %). Aussi, un peu plus de 80 % disent que le recours à ce service leur a permis d'éviter la congestion routière (82 %) et d'arriver à destination à temps (81 %).
- En ce qui concerne le service téléphonique Québec 511 Info Transports, 74 %[32] des répondants au sondage considèrent que l'outil interactif est facile à utiliser et 90 % d'entre eux trouvent que l'information est accessible rapidement.
- Parmi les usagers du service téléphonique Québec 511 Info Transports qui ont déjà parlé à un préposé, 97 % considèrent que ce dernier a été courtois et 77 %[33] jugent qu'ils ont eu rapidement accès à un préposé.
- Pour ce qui est du service Web Québec 511 Info Transports, la grande majorité des usagers (96 %) jugent que l'information contenue dans le site est claire.

31 Pour en savoir davantage sur le service Québec 511 Info Transports, le lecteur est invité à consulter également la partie 3.4 du présent rapport, qui traite de la Déclaration de services aux citoyens.

32 Le libellé de la question permettant d'obtenir cette information a été légèrement modifié en 2013, ce résultat n'est donc pas comparable à ceux des exercices précédents.

33 En 2013, seules les personnes ayant communiqué avec un préposé ont été interrogées pour obtenir cette information. Par conséquent, ce résultat n'est pas comparable à ceux des exercices précédents.

PS Plan stratégique
PADD Plan d'action de développement durable

OBJECTIF 4.6

RENDRE PUBLIC L'ÉTAT DES STRUCTURES ET DES CHAUSSÉES

Dans le but d'assurer une gestion plus transparente des infrastructures, le public a accès, sur le Web, à de l'information complète sur l'état de l'ensemble des structures.

PS 38 Fréquentation de la nouvelle section du site Web « Ponts et routes – Information aux citoyens »

Résultats					Cible
2008-2009	2009-2010	2010-2011	2011-2012	2012-2013	
Travaux préparatoires à la mise en ligne qui est prévue en 2009-2010	En date du 31 mars 2010, la section « Ponts et routes — Information aux citoyens » n'était pas en ligne	En date du 31 mars 2011, la section « Ponts et routes — Information aux citoyens » n'était pas en ligne	Mise en ligne le 31 octobre 2011 Pages vues : 107 106 Visites : 19 333 Visiteurs : 18 400	Pages vues : 111 464 Visites : 19 864 Visiteurs : 18 507	Mise en ligne de la section « Ponts et routes — Information aux citoyens » en 2009 et mise à jour régulière

Commentaires

- La section « Ponts et routes – Information aux citoyens » a été mise en ligne le 31 octobre 2011. Elle présente l'état de chacune des structures du réseau routier sous la responsabilité du Ministère. Entre le 1er avril 2012 et le 31 mars 2013, ce sont 1 850 rapports d'inspection générale qui ont été mis en ligne.
- En 2012-2013, la section a été fréquentée par 18 507 visiteurs, et ceux-ci ont consulté 111 464 pages.

OBJECTIF 4.7

SOUTENIR LES INITIATIVES DES PARTENAIRES ISSUES DES TABLES ET FORUMS DE CONCERTATION DU MINISTÈRE

Le Ministère s'appuie sur la collaboration étroite qu'il entretient avec ses partenaires publics et privés pour offrir des systèmes de transport appropriés. Il doit également exercer clairement un pouvoir d'influence et jouer un rôle de rassembleur pour l'ensemble des acteurs en transports. C'est pourquoi il participe activement à diverses tables et à de nombreux forums de concertation afin de permettre la concrétisation des initiatives qu'une telle collaboration favorise.

PS 39 Nombre et nature des initiatives issues des tables et forums de concertation du Ministère[34]

	Résultats 2012-2013	
	Réalisées	Entreprises
Forum des intervenants de l'industrie du camionnage général	**Une initiative** Actualisation de l'outil de calcul « Coût de revient » du site Web du Forum	Démarrage des travaux de réflexion portant sur la réalisation d'un portrait économique de l'industrie du camionnage pour le transport des marchandises au Québec Démarrage des travaux de réflexion avec les membres portant sur une nouvelle formule de fonctionnement et de nouvelles orientations Poursuite des activités du comité superviseur sur l'image de l'industrie Poursuite des activités du comité sur le passage aux frontières Collaboration en continu avec l'Agence des services frontaliers du Canada
Forum de concertation sur le transport maritime	**Cinq initiatives du plan d'action**	**Aucune**
Table québécoise de la sécurité routière	**Aucune**	Poursuite des réunions de la Table et des quatre groupes de travail (Capacité de conduite affaiblie et distractions au volant, Règles d'accès à la conduite et maintien des compétences, Transports actif et alternatif et Vitesse en milieu municipal), en vue de déposer un troisième rapport de recommandations au ministre
Table de concertation de l'industrie du transport par taxi	**Trois initiatives** Informer l'industrie et les clientèles des différentes initiatives du ministère des Transports du Québec, de la CTQ et de Contrôle routier Québec qui concernent l'industrie du taxi (ex. : formation pour les chauffeurs de taxi) Informer l'industrie et les clientèles des modifications apportées à la Loi concernant les services de transport par taxi, qui permettent la création de la Société paramunicipale de taxi de la Ville de Montréal	Consultation préliminaire de l'industrie et des clientèles sur les dispositions minimales que doit contenir un règlement sur le comportement et sur l'éthique Informer l'industrie et les clientèles du développement du projet pilote concernant le véhicule universellement accessible MV-1

[34] Aux fins du calcul, les initiatives considérées sont les actions réalisées auxquelles correspond un produit livrable (rapport, étude, changement législatif, campagne publicitaire) ou un projet précis. Pour plus de détails sur les 16 initiatives issues des tables et forums de concertation du Ministère qui ont été réalisées durant l'exercice financier précédent, le lecteur peut consulter le *Rapport annuel de gestion 2011-2012*.

	Résultats 2012-2013	
	Réalisées	Entreprises
	Consultation finale de l'industrie et des clientèles sur les futures modifications à apporter au Règlement sur le transport par autobus et au Règlement sur les services de transport par taxi. Cette consultation concernait les travaux sur la nouvelle définition d'autobus dans le Code de la sécurité routière et son incidence sur la définition des véhicules pouvant être utilisés comme taxi ou comme limousine	
Table permanente sur le transport collectif en milieu rural	**Aucune**	**Aucune**
Tables de concertation régionale sur les véhicules hors route	**Une initiative** Production de rapports finaux, par les CRÉ, suivant la fin du 2e mandat de concertation régionale sur les VHR (2009-2012)	Élaboration du 3e mandat de concertation régionale sur les VHR (2012-2015) Contribution à la réalisation de deux réseaux de sentiers durables[35] pour les VHR
Forum de concertation sur le transport aérien au Québec	**Aucune**	**Aucune**
Initiatives réalisées	**10**	

Commentaires

Le Forum des intervenants de l'industrie du camionnage général

Le Forum des intervenants de l'industrie du camionnage général s'appuie sur les forces du regroupement et de la concertation pour mettre en lumière les problèmes vécus dans le secteur du camionnage général et, par la suite, pour élaborer et promouvoir des solutions susceptibles de les régler. Les actions et les travaux réalisés ou entrepris par les membres du Forum en 2012-2013 ont porté notamment sur les thématiques suivantes :

FORUM
DES INTERVENANTS DE L'INDUSTRIE DU CAMIONNAGE GÉNÉRAL

- L'actualisation de l'outil de calcul « Coût de revient » du site Web du Forum;
- Le démarrage des travaux de réflexion portant sur la réalisation d'un portrait économique de l'industrie du camionnage pour le transport des marchandises au Québec;

[35] D'un commun accord entre le Ministère et ses partenaires, l'appellation « sentier permanent » a été remplacée par « sentier durable » dans le cadre de ces travaux.

- Le démarrage des travaux de réflexion avec les membres portant sur les perspectives d'avenir d'une nouvelle formule de fonctionnement et de nouvelles orientations, y compris sur une modification des produits et des services qui pourraient être offerts dans ce contexte;
- La poursuite des travaux du comité superviseur sur l'image de l'industrie du camionnage, dont la réalisation d'une ébauche de plan d'action visant à valoriser cette industrie et à en démontrer l'importance sur le plan socioéconomique;
- La poursuite des activités du comité sur le passage aux frontières. D'une part, elles ont principalement consisté à transmettre aux membres et aux communautés exportatrices du Québec de l'information sur les nouvelles mesures et sur les meilleures pratiques à adopter pour le passage aux frontières. D'autre part, la diffusion, en 2011-2012, du *Sondage sur les préoccupations et irritants vécus par les transporteurs québécois aux postes frontaliers* et sa publication sur le site Web du Forum a suscité des questions et des demandes complémentaires de la part des transporteurs et d'autres acteurs de l'industrie, auxquelles le Forum a répondu en 2012-2013;
- La poursuite de la collaboration du Forum avec l'Agence des services frontaliers du Canada pour faciliter la conformité aux exigences du nouveau manifeste électronique par les transporteurs et expéditeurs de fret routier.

Le Forum de concertation sur le transport maritime

Coprésidé par le ministre des Transports et par le président du conseil de la Société de développement économique du Saint-Laurent (SODES), le Forum de concertation sur le transport maritime est composé de 15 représentants du milieu des transports. Il constitue un outil permanent de concertation pour la mise en œuvre de la Politique de transport maritime et fluvial (PTMF) de 2001 et pour le développement de l'industrie maritime québécoise. Ses travaux, issus de son plan d'action renouvelé en 2010 pour une période de quatre ans, ont notamment contribué, en 2012-2013, aux cinq réalisations suivantes :

- Le versement par le Ministère, en 2012, d'une subvention de 70 000 $ à la SODES dans le cadre d'une entente triennale (2012-2015) d'aide financière d'un montant total de 195 000 $. En contrepartie, la SODES s'engage à réaliser, en collaboration avec le Ministère, des projets visant le développement de l'industrie maritime en lien avec la PTMF du Québec. Elle s'engage aussi à réaliser des actions conjointes et concertées avec le Ministère visant la défense des intérêts du Québec dans le secteur du transport maritime;
- Le versement par le Ministère d'une subvention de fonctionnement de 50 000 $ à l'Université du Québec à Rimouski pour l'année 2012-2013, conformément à l'entente bilatérale de financement de la Chaire de recherche en transport maritime renouvelée au printemps 2011;
- La réalisation d'une mise à jour de l'étude « Corridor de commerce Saint-Laurent–Grands Lacs : voie d'accès à la prospérité économique » produite en 2008, financée en partenariat avec Transports Canada et la SODES;
- La tenue de la Journée maritime québécoise, qui contribue à mettre en valeur le rôle économique et social déterminant de l'industrie maritime, dont le thème en 2012 était « Rayonner, développer, prospérer... L'activité maritime et les régions, un courant qui passe ». L'organisatrice de cet événement, la SODES, a bénéficié d'un soutien financier du Ministère de 10 000 $;
- La formation continue et réglementée de la main-d'œuvre maritime, qui fait l'objet de financement du Ministère d'un montant d'environ 50 000 $ annuellement depuis 2002. L'entente actuelle de cinq ans couvre la période 2008-2013. À cet égard, un montant maximal de 50 000 $ a été accordé au Comité sectoriel de main-d'œuvre de l'industrie maritime pour 2012-2013.

La Table québécoise de la sécurité routière

Réunissant près de 50 membres concernés par la sécurité routière, la Table québécoise de la sécurité routière constitue un forum permanent d'échanges et de discussions qui a pour mandat de formuler des recommandations au ministre afin d'améliorer la sécurité routière.

Le premier rapport (2007) de la Table québécoise de la sécurité routière contenait 23 recommandations. Le second rapport (2009) présentait 27 recommandations, dont certaines ont fait l'objet de mesures prioritaires avec l'adoption de projets de loi, notamment la Loi modifiant l'encadrement de l'utilisation des cinémomètres photographiques et des systèmes photographiques de contrôle de circulation aux feux rouges et d'autres dispositions législatives, sanctionnée le 6 juin 2012. Au cours de l'exercice 2012-2013, les membres de la Table se sont réunis à trois reprises pour élaborer de nouvelles recommandations afin de déposer un troisième rapport.

La Table de concertation de l'industrie du transport par taxi

La Table de concertation de l'industrie du transport par taxi vise l'étude des pistes de solution contenues dans le rapport sur la Loi concernant les services de transport par taxi et qui font consensus. Les cinq réunions de la Table ont permis la concertation des divers acteurs de l'industrie du taxi et la prise en compte des positions des différentes clientèles. Entre autres, des consultations préliminaires ont eu lieu sur certains éléments qui seront considérés dans de futures modifications à la Loi concernant les services de transport par taxi, au Règlement sur les services de transport par taxi et au Règlement sur le transport par autobus.

La Table permanente sur le transport collectif en milieu rural

Coprésidée par la Fédération québécoise des municipalités du Québec et par le Ministère, la Table permanente sur le transport collectif en milieu rural a notamment comme mandats de sensibiliser les acteurs du milieu à l'importance du transport collectif en milieu rural, de soutenir la mise en œuvre de la Politique québécoise du transport collectif et d'accompagner les organismes responsables des services. Cette table a été formée à la demande de l'Association des transports collectifs ruraux du Québec et de l'Association des propriétaires d'autobus du Québec. Le Ministère en assure le secrétariat.

Aucune rencontre de la Table ne s'est tenue pendant l'année 2012-2013 et aucune rencontre n'est prévue à court terme.

Les tables de concertation régionale sur les véhicules hors route

Les tables de concertation régionale sur les VHR sont pilotées par les CRÉ et regroupent tous les acteurs régionaux concernés. Elles ont pour mandat de trouver des pistes de solution pour améliorer la cohabitation entre les résidants qui demeurent en bordure des sentiers et les utilisateurs de VHR, ainsi que d'établir des réseaux de sentiers interrégionaux qui fassent consensus dans les régions. Le Comité consultatif sur les VHR est devenu permanent en novembre 2009. En janvier 2011, les tables de concertation régionale sur les VHR se sont vu confier le mandat de réaliser, pour 2012, deux réseaux de sentiers durables de VHR, soit un pour la motoneige et un autre pour le quad.

- À l'automne 2011, les CRÉ ont fourni les cartes des tracés des sentiers durables qui ont été optimisées par la suite par les fédérations VHR, puis analysées à l'automne 2012 par les ministères participants au projet (MTQ, MRN, MDDEFP, MAMROT). À l'hiver 2012-2013, les CRÉ ont déposé leurs rapports de fin de 2e mandat, faisant un bilan des travaux des tables de concertation régionale sur les VHR.

- Au cours des deux premiers mandats octroyés aux CRÉ, beaucoup de travail a été effectué et les résultats sont très encourageants. Depuis février 2013, dans le but de poursuivre la concertation régionale, le Ministère travaille, en collaboration avec les CRÉ, à l'élaboration d'un 3e mandat modulé selon les réalités de chaque région. Ce 3e mandat se place dans la continuité des deux premiers mandats et sollicite les CRÉ afin de soutenir le milieu dans la mise en œuvre du projet de sentiers durables.

Le Forum de concertation sur le transport aérien au Québec

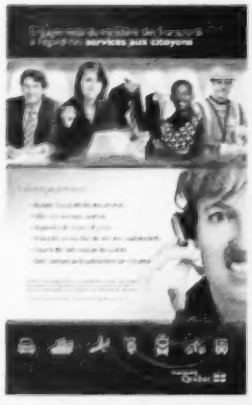
Coprésidé par le ministère des Transports, par l'Association québécoise du transport aérien et par le Conseil des aéroports du Québec, le Forum de concertation sur le transport aérien, qui a vu le jour en février 2011, rassemble 18 représentants des principaux secteurs de l'industrie du transport aérien. Le Forum se veut non seulement un moyen de concertation pour soutenir la croissance, le développement, l'innovation, la relève et la modernisation de l'industrie du transport aérien au Québec, mais également un outil pour concilier le développement des activités de transport aérien avec les attentes des communautés locales et régionales.

Le Forum de concertation sur le transport aérien au Québec n'a tenu aucune réunion durant l'année 2012-2013.

3.4 Les résultats des engagements énoncés dans la Déclaration de services aux citoyens

Le personnel du Ministère place au cœur de ses préoccupations quotidiennes la qualité des services qu'il offre aux citoyens. Le 24 mars 2009, la deuxième Déclaration de services aux citoyens du Ministère était rendue publique, afin de répondre aux nouvelles réalités engendrées par ses rapports directs avec la population. Ainsi, le Ministère déploie les efforts nécessaires pour respecter chacun des six engagements qu'il s'est donnés à l'égard des services aux citoyens :

- **Assurer l'accessibilité des services;**
- **Offrir des services courtois;**
- **Répondre de façon diligente;**
- **Traiter les démarches de manière confidentielle;**
- **Fournir de l'information de qualité;**
- **Tenir compte de la satisfaction des citoyens.**



Assurer l'accessibilité des services

Le Ministère s'est engagé à faciliter les échanges avec les citoyens en offrant diverses façons de communiquer avec lui : par son site Web, par courriel, par téléphone ou au comptoir à l'un de ses points de service[36].

[36] Les points de service du Ministère, soit ses bureaux centraux de Québec et de Montréal, le Bureau de la coordination du Nord du Québec et les bureaux de ses 14 directions territoriales, sont ouverts du lundi au vendredi, de 8 h 30 à 12 h et de 13 h à 16 h 30, à l'exception des jours fériés.

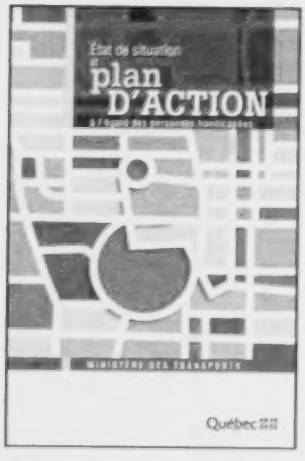
Depuis le 25 octobre 2008, le Ministère s'est joint à la communauté nord-américaine en rendant accessible partout au Québec, grâce à un numéro de téléphone abrégé et unique, le 511, un vaste service d'information sur le transport. Ce portail intégré a pour objet de faciliter l'accès aux renseignements sur les transports, permettant ainsi aux usagers de mieux planifier leurs déplacements partout au Québec.

Le service Québec 511 Info Transports[37] diffuse en continu[38], par téléphone, par téléphone intelligent et sur le Web, de l'information gratuite sur l'état du réseau routier : conditions routières hivernales, principales entraves à la circulation causées par les travaux routiers, messages de sécurité, distances routières et autres. Les utilisateurs peuvent aussi obtenir rapidement l'horaire et l'état du service des traversiers du Québec, de même que de l'information sur le temps d'attente aux postes frontaliers. Sur le Web, il est aussi possible de voir les images captées par les caméras de circulation du Ministère et d'obtenir des renseignements sur les services offerts dans les haltes routières. On y trouve également de l'information sur le réseau de la Route verte. Depuis 2011, la section Mobilité Montréal donne accès à de l'information sur les travaux en cours, tant ceux qui sont sous la responsabilité du Ministère que ceux qui relèvent des villes de Montréal, Longueuil et Laval. La section offre également des liens vers les sites des diverses sociétés de transport et des autres partenaires principaux. Que ce soit par téléphone ou sur le Web, le citoyen peut aussi signaler un incident, formuler un commentaire ou une demande de renseignement sur tout sujet lié à la mission du Ministère, ou encore déposer une plainte.

Au moyen de l'ensemble des modes de communication qu'il a mis en place, le Ministère vise également à fournir au citoyen des renseignements généraux sur les lois, les règlements, les programmes et les politiques qu'il administre. De plus, il mène plusieurs campagnes de communication pour faire part aux citoyens de ses préoccupations en matière de sécurité routière.

Des services accessibles aux personnes handicapées

Conformément à la Loi assurant l'exercice des droits des personnes handicapées en vue de leur intégration scolaire, professionnelle et sociale, le Ministère[39] prend chaque année des dispositions pour que ses produits et ses services leur soient accessibles.



Le service téléphonique Québec 511 Info Transports est simple et convivial. Il fonctionne par reconnaissance vocale, mais permet aussi à l'utilisateur de demander des renseignements en utilisant le clavier de son téléphone. Ainsi, les citoyens qui ont des difficultés d'élocution, par exemple, peuvent consulter Québec 511 Info Transports sans problème.

De même, le Ministère demeure très vigilant quant à l'accessibilité de l'information qu'il présente sur le Web. Certaines des modifications apportées à son site ont été effectuées à la suite des commentaires recueillis et des besoins exprimés relativement au service Québec 511 Info Transports. Par ailleurs, le Ministère poursuit la mise en place des standards sur l'accessibilité du Web adoptés par le Conseil du trésor[40].

37 Le service Québec 511 Info Transports bonifie l'information qui était auparavant fournie par l'Inforoutière.

38 Le service est offert jour et nuit, sept jours sur sept.

39 Le lecteur est invité à consulter l'adresse suivante pour en savoir plus sur les actions du Ministère à l'égard des personnes handicapées : www.mtq.gouv.qc.ca/portal/page/portal/personnes_incapacites/accueil/actions.

40 Le lecteur est invité à consulter la section 2.6 du présent rapport, consacrée aux ressources informationnelles, pour obtenir plus de détails à ce sujet.

Offrir des services courtois

Conformément aux engagements du Ministère, son personnel doit accueillir le citoyen avec courtoisie et respect. Il doit aussi écouter attentivement ses demandes et, au besoin, le mettre en communication avec la personne concernée en réduisant le nombre d'intermédiaires. Ainsi, le Ministère prévoit évaluer régulièrement la satisfaction de sa clientèle, notamment celle des usagers du service Québec 511 Info Transports, à l'égard de la courtoisie de son personnel.

L'équipe responsable des renseignements généraux, à Montréal. De gauche à droite (première rangée) : Marcela Avendano, Claude de Montigny et Monique Trudel; (deuxième rangée) Diane Ntsame Nguema et Claude-Andrée Maillé. Absentes au moment de la photo : Sylvie Migner et Lucille Pillière.

Selon les résultats du sondage 2012-2013 sur la satisfaction de la clientèle à l'égard du service Québec 511 Info Transports réalisé entre le 22 février et le 11 mars 2013, ce sont 97 % des usagers qui considèrent que les préposés de ce service sont courtois.

Répondre de façon diligente

En vertu des engagements contenus dans sa Déclaration de services aux citoyens, le Ministère a fixé à 5 jours ouvrables le délai de réponse à une demande verbale et à 10 jours celui pour une demande écrite qui lui est adressée, et ce, qu'il s'agisse d'une demande de renseignements, d'une réclamation pour dommages ou d'une plainte. De plus, s'il est nécessaire de rappeler le citoyen pour lui indiquer que sa demande est traitée, l'employé doit le faire dans la journée ouvrable suivant la réception de la demande. S'il est impossible de fournir une réponse dans les délais précédemment mentionnés, un accusé de réception doit être expédié, indiquant le nom d'une personne-ressource et le temps de réponse estimé.

Un suivi diligent des demandes de renseignements

En 2012-2013, la fréquentation de la ligne téléphonique Québec 511 Info Transports a fléchi de 10,6 %. Le nombre d'appels traités par les préposés a, quant à lui, augmenté de 2,5 %.

Par ailleurs, le taux de demandes de renseignements écrites au Québec 511 Info Transports ayant reçu une réponse dans les délais prescrits a été de 96,7 %.

Nombre total de demandes de renseignements	Résultats		
	2010-2011	2011-2012	2012-2013
Nombre total d'appels aux services téléphoniques Québec 511 Info Transports*	1 654 313	1 238 407	1 107 641
Nombre de demandes de renseignements verbales aux préposés du Québec 511 Info Transports**	29 554	31 760	32 561
Nombre de demandes de renseignements écrites traitées	ND	1 007	946
Nombre mensuel moyen de pages vues sur le site Web du Québec 511 Info Transports***	ND	2 724 834	2 872 751

* Ces appels comprennent ceux qui ont été faits au service automatisé et au service avec préposé, que ce soit pour une demande de renseignements, pour le signalement d'un incident ou pour la formulation d'une plainte ou d'une réclamation pour dommages.

** Ce nombre comprend seulement les appels traités par les préposés du Service d'information aux voyageurs – Québec 511 du Ministère, alors qu'une partie des appels est traitée par les préposés de Services Québec et par celui d'une firme privée.

*** Les données de 2010-2011 ne sont pas présentées car le Ministère a utilisé, pour les années subséquentes, un nouvel outil de gestion des statistiques de son site Web rendant la comparaison impossible.

Un suivi diligent des signalements d'incidents

Les services et les systèmes du Ministère liés à la surveillance du réseau routier ne cessent de s'améliorer et de se développer, et ce, dans le but d'accroître la sécurité des usagers, d'assurer leur mobilité et de réduire les répercussions de la congestion incidente sur la circulation. Ainsi, jour et nuit, sept jours sur sept, les centres intégrés de gestion de la circulation (CIGC) de Québec et de Montréal assurent la télésurveillance, les communications opérationnelles et le soutien aux intervenants sur le terrain, alors qu'ils traitent aussi en priorité tous les appels d'urgence et les demandes d'intervention effectués sur les territoires qu'ils desservent.

Pour ce faire, les CIGC s'appuient sur des salles de contrôle et de télécommunications à la fine pointe de la technologie ainsi que sur l'expertise des ressources opérationnelles du Ministère, notamment les surveillants (patrouilleurs) du réseau routier. En outre, au moyen du service Québec 511 Info Transports et de plusieurs panneaux à messages variables aux abords des routes, le Ministère est en mesure de communiquer, en temps réel, de l'information efficiente à la population.

Afin d'accroître la sécurité, le personnel du Centre intégré de gestion de la circulation de Québec veille à détecter tout événement sur le réseau routier, notamment au moyen des caméras de circulation, et diffuse de l'information aux usagers sur les panneaux à messages variables.

Au cours de l'exercice financier 2012-2013, les CIGC de Québec et de Montréal ont eu à traiter respectivement en moyenne 112 et 324 situations par jour[41]. La grande majorité des signalements transmis aux CIGC proviennent des partenaires du Ministère (p. ex. : corps policiers, pompiers, 911).

Selon les engagements pris dans la Déclaration de services aux citoyens, chaque demande d'intervention ou signalement d'incident doit être transmis immédiatement aux intervenants concernés. Ces derniers ont le devoir de s'assurer que la demande ou le signalement a été traité.

[41] Les situations que les CIGC gèrent sont variées : interventions sur le réseau routier à la suite d'un accident, de la présence de véhicules en panne, de débris ou d'animaux sur la route, de travaux routiers, de problématiques liées aux conditions hivernales, de situations particulières liées à la sécurité civile, etc.

Un suivi diligent des plaintes

Tout citoyen insatisfait d'un produit, d'un service ou de la manière dont ceux-ci ont été fournis est invité à en informer le Ministère par téléphone, par télécopieur, par la poste, par courrier électronique ou en personne à l'un ou l'autre de ses bureaux.

Chaque plainte[42] ou réclamation pour dommages[43] formulée au Ministère est alors examinée avec objectivité et célérité, puis une réponse est fournie.

Plaintes et réclamations	Résultats			
	2009-2010	2010-2011	2011-2012	2012-2013
Taux de conformité au délai de réponse fixé				
Plaintes verbales (5 jours)	84 %	89 %	83 %	84 %
Plaintes écrites (10 jours)	81 %	87 %	73 %	82 %
Nombre total de plaintes	**4 150**	**5 767**	**7 069**	**6 144**
Nombre de plaintes verbales	3 079	4 315	5 106	4 309
Nombre de plaintes écrites	1 071	1 452	1 963	1 835
Nombre de plaintes par sujet	**4 150**	**5 767**	**7 069**	**6 144**
Plaintes relatives au réseau routier	3 759	5 052	6 338	5 533
Plaintes relatives à la viabilité hivernale	697	1 005	1 072	1 227
Plaintes relatives à la chaussée	828	1 317	1 540	1 269
Plaintes relatives aux travaux routiers	1 045	1 065	1 400	1 196
Autres sujets relatifs au réseau routier	1 189	1 665	2 326	1 841
Autres plaintes	391	715	731	611
Réclamations pour dommages				
Nombre de demandes de réclamations	1 215	1 295	1 241	1 069
Compensations versées pour les réclamations (en milliers de dollars)	**563**	**719**	**371**	**474**
Compensations versées pour les dossiers ouverts et fermés durant l'année financière (en milliers de dollars)	263	236	148	227
Compensations versées pour les dossiers des années antérieures (en milliers de dollars)	300	483	223	247

Commentaires

- Pour l'année financière 2012-2013, le Ministère a été en mesure de répondre à 84 % des plaintes qui lui ont été formulées verbalement dans le délai prévu de 5 jours. Quant aux plaintes écrites, le taux de conformité au délai de réponse, fixé à 10 jours, est de 82 %. Le Ministère a reçu au total 6 144 plaintes, ce qui représente une diminution de 13 % (925 plaintes) par rapport à l'exercice précédent.
  - Le réseau routier a fait l'objet du plus grand nombre de plaintes, soit 90 % de toutes les plaintes reçues au Ministère. Ce sont l'état de la chaussée, les travaux routiers et les conditions routières en hiver qui ont suscité le plus de plaintes de la part des citoyens.
  - Les plaintes relatives à l'état de la chaussée représentent le plus grand nombre de plaintes, soit 23 % de toutes les plaintes liées au réseau routier. Elles portent en grande partie sur la surface de roulement.

[42] On entend par « plainte » l'expression orale ou écrite de l'insatisfaction d'un citoyen qui s'estime lésé ou qui allègue avoir subi un inconvénient à la suite d'un événement, d'une situation, d'un acte ou d'une omission liés aux produits ou aux services du Ministère.

[43] On entend par « réclamation pour dommages » toute demande, mise en demeure ou future signifiée au Ministère relativement à des situations pouvant impliquer sa responsabilité extracontractuelle et comportant un dommage.

- Le nombre de plaintes liées aux travaux routiers pour l'année s'élève à 22 % du total des plaintes du réseau routier, soit le même pourcentage qu'en 2011-2012.
- Les plaintes concernant la viabilité hivernale représentent 22 % de toutes les plaintes relatives au réseau routier qui ont été formulées. Le plus fréquemment, ces plaintes portent sur le déneigement.

■ Pour l'année financière 2012-2013, le Ministère a reçu 1 069 demandes de réclamation pour dommages, dont 66 % se sont avérées ne pas être de sa responsabilité. Bien que le nombre total de réclamations reçues ait connu une légère baisse, il demeure sensiblement du même ordre depuis les dernières années.

Traiter les démarches de manière confidentielle[44]

Lorsqu'un citoyen fait une demande de renseignements, une réclamation pour dommages ou une plainte, le Ministère s'est engagé à assurer la confidentialité des renseignements qui lui sont fournis dans le cadre de l'application des lois et des règlements et à ne permettre l'utilisation de ces renseignements qu'aux seules fins prévues par la Loi sur l'accès aux documents des organismes publics et sur la protection des renseignements personnels (RLRQ, chapitre A-2.1).

Fournir de l'information de qualité

Le Ministère met en place différents systèmes et diverses technologies afin d'assurer aux citoyens que l'information diffusée sur ses produits et ses services est pertinente et à jour. Cela s'applique à l'information diffusée au moyen du service Québec 511 Info Transports, que ce soit sur le Web, par téléphone ou téléphone intelligent, et aux brochures et dépliants qu'il met à la disposition des citoyens.

Abdelhak Achouri, Nicole Desjardins, Christine Pilote, Yannick Bérubé et Bernard Normand font partie de l'équipe responsable du Québec 511, à Québec. Absente au moment de la photo : Josée Séguin, du bureau de Montréal.

Par exemple, le service téléphonique Québec 511 Info Transports intègre une technologie de pointe conçue pour uniformiser l'information diffusée. Le système de transfert automatisé du texte à la parole permet de s'assurer que l'information consultée sur le site Web du Ministère est la même que celle qui est accessible par téléphone, et ce, qu'il s'agisse de l'information fournie par le système automatisé ou par les préposés aux renseignements.

Conscient des effets perturbateurs des travaux routiers sur la fluidité de la circulation, le Ministère s'est doté de procédures de transmission de l'information et d'outils de diffusion pour joindre les usagers de la route et ses divers partenaires. Ainsi, une équipe met régulièrement à jour l'information sur les travaux routiers qui est diffusée au moyen du service Québec 511 Info Transports. Selon l'évolution des travaux routiers, l'information est saisie dans le système de diffusion informatique interne et transférée en quelques minutes au Québec 511 Info Transports. Les données sont également transmises par divers moyens (communiqués, avis, etc.) aux nombreux partenaires du Ministère (corps policiers, services d'urgence, municipalités, etc.) de même qu'aux médias régionaux et nationaux.

[44] Le lecteur est invité à consulter la section 4.2 du présent rapport, consacrée à l'accès à l'information et à la protection des renseignements personnels, pour obtenir plus de détails à ce sujet.

Parallèlement aux travaux d'entretien hivernal qu'il effectue pour assurer la sécurité et la fiabilité du réseau, le Ministère informe les usagers de la route sur les conditions routières hivernales depuis maintenant plus de 40 ans. Le réseau couvert est découpé en plusieurs tronçons (364), leur nombre pouvant varier d'une année à l'autre. Pour chacun de ces tronçons, un responsable est chargé d'observer les conditions routières et de les communiquer au moyen du système provincial de gestion des conditions routières. Dès leur réception dans le système, les données sont transmises pour qu'une mise à jour de l'information du Québec 511 Info Transports soit faite, et ce, dans un délai maximal de cinq minutes. Les données sont aussi envoyées régulièrement aux médias d'information ainsi qu'à des médias spécialisés tel MétéoMédia, qui diffuse en saison un bulletin sur les conditions routières deux fois par heure.

Ainsi, au chapitre des conditions routières hivernales, le Ministère met en œuvre un important processus de suivi de la qualité de l'information transmise aux usagers au moyen du Québec 511 Info Transports afin, notamment, de s'assurer qu'elle concorde avec ce que l'on observe sur les routes et les autoroutes du Québec. Afin d'améliorer la qualité (pertinence, fiabilité, cohérence, etc.) de cette information, il s'affaire donc continuellement à parfaire ses processus de collecte et de diffusion de l'information, ainsi qu'à rappeler les bonnes façons de faire à l'ensemble des personnes concernées.

Par ailleurs, le Ministère accorde une grande importance à la diffusion diligente de l'information générale concernant les lois, les règlements, les programmes et les politiques qu'il administre. Ainsi, toutes les conférences de presse majeures que les ministres ont tenues ont été intégrées dans la salle de presse virtuelle du site Web. Les communiqués et la documentation officielle s'y rattachant ont été mis en ligne au cours d'un jour ouvrable. Dans le cas des autres conférences de presse, une procédure assure la diffusion des communiqués de presse sur le site Web des communiqués du gouvernement du Québec dans l'heure suivant le début de la conférence. De plus, le Ministère prend les dispositions nécessaires pour se conformer au Règlement sur la diffusion de l'information et sur la protection des renseignements personnels[47].

Tenir compte de la satisfaction des citoyens

En 2012-2013, le Ministère a poursuivi ses efforts pour mesurer le degré de satisfaction des citoyens quant à l'évaluation des produits et des services qu'il met à leur disposition. À ce sujet, les principaux résultats du sondage sur la satisfaction de la clientèle à l'égard du service Québec 511 Info Transports sont détaillés dans la partie 3 du présent rapport, sous l'indicateur 37.

[47] Le lecteur est invité à consulter la section 4.2 du présent rapport, consacrée à l'accès à l'information et à la protection des renseignements personnels, pour obtenir plus de détails à ce sujet.

Partie 4

Les exigences législatives et gouvernementales

Partie 4

Les exigences législatives et gouvernementales

4.1 L'application de la politique linguistique

Mme Isabelle Turgeon est linguiste au Ministère.

La première politique linguistique du ministère des Transports a été adoptée en 1998. Comme le prévoit la Charte de la langue française, la politique linguistique d'un ministère ou d'un organisme doit être mise à jour au moins tous les cinq ans. Cette responsabilité revient au comité permanent de la politique linguistique.

Ce comité, qui relève de la sous-ministre et qui est chapeauté par la mandataire de l'application de la Charte de la langue française au Ministère, est constitué de représentants des directions des communications, des affaires juridiques, des ressources humaines, des contrats et des ressources matérielles, ainsi que des technologies de l'information. Le comité permanent a tenu deux réunions au cours de l'exercice 2012-2013. La nouvelle version de la politique linguistique ministérielle a été soumise à l'Office québécois de la langue française pour approbation.

Par ailleurs, en 2012-2013, le Ministère a reçu des demandes d'avis de la part du personnel sur la signalisation routière, l'affichage et l'utilisation d'une autre langue à l'occasion d'activités internationales, ainsi que sur la pertinence de la traduction. En outre, quatre plaintes de nature linguistique, initialement adressées par des citoyens à l'Office québécois de la langue française puis transmises au Ministère, ont été traitées au cours de l'année. Elles portaient sur l'affichage bilingue dans deux haltes routières, une correspondance interministérielle bilingue, comprenant la traduction anglaise du nom du Ministère, ainsi que l'utilisation d'une expression anglaise dans la version française du site Web.

Enfin, comme le prévoit la politique linguistique du Ministère, les documents destinés à l'ensemble du personnel et à la population en général, ainsi que ceux qui doivent être versés dans le site Web, font l'objet d'une révision linguistique. Le personnel a aussi accès à un service de consultations ponctuelles, que ce soit par téléphone, par courriel ou sur place, et de recherche terminologique.

Les documents révisés au Ministère

	2009-2010	2010-2011	2011-2012	2012-2013
Révisés à l'interne				
Nombre de travaux	1 086	824	925	864
Nombre de pages	5 615	4 370	6 285	5 532
Révisés à l'externe				
Nombre de travaux	60	99	144	144
Nombre de pages	2 632	3 973	4 622	4 506
TOTAL				
Nombre de travaux	1 146	923	1 069	1 008
Nombre de pages	8 247	8 343	10 907	10 038

Les consultations ponctuelles par téléphone, par courriel et sur place

	2009-2010	2010-2011	2011-2012	2012-2013
Nombre de questions	1 486	1 406	2 080	1 944

4.2 L'accès à l'information et la protection des renseignements personnels

Conformément aux dispositions de la Loi sur l'accès aux documents des organismes publics et sur la protection des renseignements personnels (RLRQ, chapitre A-2.1), le Ministère assume des responsabilités concernant l'accès aux documents qu'il a en sa possession relativement à la réalisation de son mandat et à l'égard des mesures visant à assurer la protection des renseignements personnels.

Pour l'année 2012-2013, le personnel du Ministère a traité 456 demandes d'accès sur les 522 adressées en vertu de la Loi. L'entièreté des demandes reçues concernait des demandes d'accès à des documents. La majorité des demandes provenaient de journalistes et de représentants de compagnies.

Nombre de demandes reçues et traitées au 31 mars 2013

Demandes	Nombre	Pourcentage de demandes traitées (%)
Reçues	**522**	—
Traitées	**456**	**100**
Acceptées	213	46,7
Partiellement acceptées	86	18,9
Refusées	127	27,8
Transférées	14	3,1
Aucun document retracé	15	3,3
Désistement	1	0,2
En traitement au 31 mars 2013	**66**	—

Plus de 67 % des demandeurs ont reçu une réponse dans les délais fixés par la Loi. La complexité et l'ampleur des demandes ainsi que la quantité de documents à recenser et à analyser expliquent en partie les délais de traitement. Par ailleurs, la revue des décisions rendues montre que pour 46,7 % des demandes traitées, tous les documents recherchés ont pu être transmis au demandeur, alors que dans 18,9 % des cas, l'information demandée n'a été divulguée qu'en partie. Enfin, la transmission des documents a été refusée pour 27,8 % des demandes, en vertu des restrictions prévues à la Loi. Ces restrictions concernent notamment les analyses, les avis et les recommandations assujettis aux processus décisionnels, les renseignements techniques et d'ingénierie, de même que les renseignements obtenus de tiers et jugés confidentiels. Quatorze demandes ont été transférées à un autre organisme public et quinze demandes concernaient des documents inexistants. De l'ensemble des demandes reçues en 2012-2013, quatre ont fait l'objet d'une demande de révision à la Commission d'accès à l'information.

Au cours de l'exercice financier 2012-2013, les efforts se sont poursuivis quant à la mise en œuvre des mesures prévues dans le Règlement sur la diffusion de l'information et sur la protection des renseignements personnels (RLRQ, chapitre A-2.1, r. 2). Le Ministère diffuse dans son site Web les documents et les renseignements visés par la section III du Règlement qui le concerne. Les documents à publier ont été mis en ligne au fur et à mesure de leur production.

Afin de proposer au Ministère une gouvernance unifiée et de promouvoir la collégialité des processus décisionnels, le comité ministériel sur l'éthique, l'accès et la sécurité de l'information a poursuivi ses rencontres.

À deux reprises au cours de l'année, le personnel a été convié à participer à une semaine ministérielle de sensibilisation à la protection des renseignements personnels et à la sécurité de l'information. À cette occasion, différentes activités interactives ont été proposées par l'intermédiaire du site intranet du Ministère. Tout au long de l'année, des sessions de formation ont également été offertes au personnel.

4.3 L'accès à l'égalité en emploi

La Loi sur la fonction publique prévoit ce qui suit : « À la suite d'un concours, la nomination d'un fonctionnaire est faite au choix parmi les personnes inscrites sur la liste de déclaration d'aptitudes. Lorsqu'une liste de déclaration d'aptitudes comprend un candidat visé par un programme d'accès à l'égalité ou un plan d'embauche pour les personnes handicapées, le sous-ministre ou le dirigeant d'organisme tient compte des objectifs fixés par ce programme ou ce plan. Il tient aussi compte des objectifs d'embauche, déterminés par le Conseil du trésor, à l'égard des diverses composantes de la société québécoise. »

L'embauche de membres des groupes cibles

En 2012-2013, le Ministère a poursuivi ses efforts au regard de l'objectif gouvernemental[46] visant une fonction publique qui reflète davantage les diverses composantes de la société québécoise. Le Ministère a recruté 68 employés réguliers faisant partie des groupes cibles, ce qui correspond à 20,3 % des 335 personnes embauchées avec le statut d'emploi régulier.

[46] Cet objectif consiste à atteindre un taux d'embauche annuel de 25 % des nouveaux employés (de statut régulier, occasionnel, étudiant et stagiaire) étant des membres de communautés culturelles, des anglophones, des autochtones ou des personnes handicapées.

Taux d'embauche des membres des groupes cibles en 2012-2013

Statut d'emploi	Embauche totale	Nombre de membres de groupes cibles embauchés					
		Communautés culturelles	Anglophones	Autochtones	Personnes handicapées	Total	Taux d'embauche par statut d'emploi (%)
Régulier	335	52	5	4	7	68	20,3
Occasionnel	1219	46	16	13	6	81	6,6
Étudiant	586	31	8	5	2	46	7,8
Stagiaire	350	25	4	2	4	35	10,0
TOTAL	**2490**	**154**	**33**	**24**	**19**	**230**	**9,2**

Source du tableau : compilation de données produite par le Secrétariat du Conseil du trésor.

Évolution du taux d'embauche global des membres des groupes cibles selon le statut d'emploi

	Régulier (%)	Occasionnel (%)	Étudiant (%)	Stagiaire (%)
2009-2010	20	9	19	15
2010-2011	24	6	4	7
2011-2012	20	7	7	12
2012-2013	**20**	**7**	**8**	**10**

La représentativité des membres des groupes cibles

Malgré les efforts déployés, le taux de représentativité des personnes handicapées et des membres des communautés culturelles est en dessous des cibles gouvernementales fixées pour la fonction publique[47]. Il faut toutefois noter que, en date du 31 mars 2013, les personnes handicapées composent 1 % de l'effectif régulier et les membres des communautés culturelles représentent 7,4 % de l'effectif régulier. Depuis 2011, la proportion de membres des communautés culturelles a augmenté de façon continue puisqu'elle est passée de 5,8 % en 2011 à 7,4 % en 2013. Le Ministère poursuit ses efforts en vue d'atteindre le taux de représentativité recherché.

Évolution du taux de représentativité des membres des groupes cibles au sein de l'effectif régulier

Groupes cibles	2010-2011		2011-2012		2012-2013	
	Nombre d'employés réguliers dans le groupe cible	Taux de représentativité par rapport à l'effectif régulier total (%)	Nombre d'employés réguliers dans le groupe cible	Taux de représentativité par rapport à l'effectif régulier total (%)	Nombre d'employés réguliers dans le groupe cible	Taux de représentativité par rapport à l'effectif régulier total (%)
Communautés culturelles	240	5,8	292	7,0	**341**	**7,4**
Autochtones	26	0,6	25	0,6	**27**	**0,6**
Anglophones	33	0,8	32	0,8	**34**	**0,7**
Personnes handicapées	46	1,1	46	1,1	**47**	**1,0**

Source du tableau : SAGIP pour 2010-2011, SAGIR pour les années subséquentes.

[47] Ces cibles sont les suivantes : pour les membres des communautés culturelles, atteindre la cible gouvernementale de 9 % de l'effectif régulier; pour les personnes handicapées, atteindre la cible ministérielle de 2 % de l'effectif régulier.

Taux de représentativité des membres des groupes cibles au sein de l'effectif régulier, résultats par catégorie d'emplois au 31 mars 2013

	Communautés culturelles		Autochtones		Anglophones		Personnes handicapées	
	Nbre	%	Nbre	%	Nbre	%	Nbre	%
Personnel d'encadrement	7	2,2	1	0,3	—	—	—	—
Personnel professionnel*	72	8,2	4	0,5	7	0,8	11	1,3
Ingénieurs	122	18,4	—	—	3	0,5	1	0,2
Techniciens des travaux publics	70	8,4	8	1,0	3	0,4	6	0,7
Personnel technicien	29	4,4	5	0,8	3	0,5	17	2,6
Personnel de bureau	26	6,1	3	0,7	3	0,7	6	1,4
Personnel ouvrier	15	1,7	6	0,7	15	1,7	6	0,7
TOTAL	**341**	**7,4**	**27**	**0,6**	**34**	**0,7**	**47**	**1,0**

Source du tableau : SAGIR

* Cette donnée inclut les conseillers en gestion des ressources humaines.

L'embauche et la représentativité des femmes

Étant donnée sa vocation et la nature des activités sous sa responsabilité, le Ministère compte plusieurs types d'emplois qui recourent à des métiers caractérisés par une prédominance masculine où les femmes sont traditionnellement sous-représentées. Malgré tout, le Ministère poursuit ses efforts pour contrer ce phénomène, notamment en participant au concours *Chapeau, les filles!* et à son volet *Excelle Science* qui visent à favoriser la diversification des choix de carrière des jeunes filles et des femmes ainsi qu'à les encourager à persévérer jusqu'à l'obtention de leur diplôme. Au 31 mars 2013, les femmes représentaient 36,1 % de l'effectif régulier du Ministère.

Taux d'embauche des femmes en 2012-2013 par statut d'emploi

	Personnel régulier	Personnel occasionnel	Personnel étudiant	Personnel stagiaire	Total
Nombre de femmes embauchées	110	326	235	133	**804**
Pourcentage par rapport au nombre total de personnes embauchées en 2012-2013 (%)	32,8	26,7	40,1	38,0	**32,3**

Source du tableau : compilation de données produite par le Secrétariat du Conseil du trésor.

Taux de représentativité des femmes au sein de l'effectif régulier moyen 2012-2013

	Nombre total d'employés réguliers	Nombre de femmes ayant le statut d'employé régulier	Taux de représentativité des femmes dans l'effectif régulier total de la catégorie (%)
Personnel d'encadrement	326	66	20,2
Personnel professionnel	839	393	46,8
Ingénieurs	642	172	26,8
Personnel technicien*	1483	621	41,9
Personnel de bureau	438	385	87,9
Personnel ouvrier	870	24	2,8
TOTAL	**4 598**	**1 661**	**36,1**

Source du tableau : SAGIP

* Cette donnée inclut les 836 techniciens des travaux publics, dont 184 femmes (22 % des employés de ce groupe).

Les mesures ou les actions favorisant l'embauche, l'intégration et le maintien en emploi

En ce qui a trait aux mesures ou aux actions visant à favoriser l'embauche, l'intégration et le maintien en emploi en 2012-2013, le Ministère a accompli des actions importantes. Voici quelques réalisations :

- L'accueil d'un stagiaire dans le cadre du Programme de développement de l'employabilité à l'intention des personnes handicapées;
- La formation de 18 nouveaux gestionnaires dans le cadre du Programme de formation à la gestion publique diffusée par le Centre de leadership et de développement des compétences, qui inclut un volet sur la gestion de la diversité;
- La rencontre d'un ingénieur du Ministère à Québec avec 20 professionnels issus de l'immigration invités par un organisme d'intégration, le Centre RIRE 2000, au printemps 2012, afin de leur parler de sa profession dans la fonction publique;
- La présentation du processus d'embauche dans la fonction publique, par un conseiller en gestion des ressources humaines au Ministère à l'intention de 125 immigrants, sur invitation du Centre RIRE 2000 lors du Séminaire de réseautage et d'employabilité, à l'automne 2012;
- La participation, en collaboration avec le Centre de services partagés du Québec, à la 2e Foire de l'emploi Génie Express destinée aux ingénieurs immigrants à Montréal (650 participants), au printemps 2012;
- La diffusion d'articles dans l'intranet à l'occasion de semaines thématiques consacrées aux personnes handicapées, aux membres de communautés culturelles ainsi qu'à l'occasion de la Journée internationale de la femme, afin de sensibiliser le personnel.

Par ailleurs, d'autres actions ont été réalisées dans le cadre du Plan d'action ministériel en matière d'égalité entre les femmes et les hommes 2009-2012. Ces actions sont énumérées dans la section 4.4 « L'égalité entre les femmes et les hommes » du présent rapport.

4.4 L'égalité entre les femmes et les hommes

Pour contribuer à la Politique gouvernementale en matière d'égalité entre les femmes et les hommes intitulée *Pour que l'égalité de droit devienne une égalité de fait*, le Ministère a lancé, il y a quatre ans, le Plan d'action ministériel en matière d'égalité entre les femmes et les hommes 2009-2012. Ce plan d'action est actuellement en révision.

Quelques réalisations du Ministère en 2012-2013 en matière d'égalité entre les femmes et les hommes

- Dans le contexte de la réalisation du Plan d'action ministériel en matière d'égalité entre les femmes et les hommes 2009-2012, pour améliorer les connaissances en matière de sécurité routière et de mobilité des femmes et des hommes, le projet de recherche intitulé *Analyse différenciée selon le sexe de l'accidentologie au Québec et de la mobilité à Québec* se poursuit.

- Afin d'accroître la présence des femmes dans les formations liées au domaine des transports, le Ministère en est à sa septième année consécutive de collaboration avec la Chaire Marianne-Mareschal, organisme de promotion du génie auprès des femmes. Cette année encore, plusieurs ingénieures ont bien voulu servir de modèles en partageant leurs expériences et ce qui les anime dans les projets auxquels elles prennent part depuis le début de leur carrière. À l'occasion d'une journée « Future ingénieure » organisée en janvier, plusieurs jeunes étudiantes du collégial ont été accueillies à Québec.

- Pour la huitième fois, le Ministère a appuyé fièrement le concours *Chapeau, les filles!* par sa participation annuelle de 11 000 $ en bourses, afin d'inciter les jeunes femmes à s'intéresser davantage au domaine des transports.

- À l'occasion du 100e anniversaire du Ministère, le comité ministériel de la condition féminine a organisé du 25 au 27 septembre 2012, à Québec, le colloque « Les transports au Québec — Parcours de femmes d'action ». Quatre blocs de conférences, données par 22 conférencières et conférenciers, ont porté sur : la présence des femmes dans le domaine des transports, la mobilité en transport, les outils d'aide à la différenciation des sexes dans les études en transport, la sécurité en transport. Au total, 130 personnes se sont inscrites. Les objectifs de cet événement étaient entre autres de :
  - rassembler des femmes travaillant dans le domaine des transports au Québec;
  - mettre en valeur l'expertise et le savoir-faire des femmes dans le domaine des transports;
  - diffuser les connaissances sur les comportements et les attentes des femmes en lien avec les habitudes de transport;
  - favoriser le réseautage, le maillage et le partage d'information entre les participantes et participants, les associations et les organismes représentés;
  - rappeler l'importance de la relève féminine dans ce secteur à prédominance masculine.

Quelques réalisations du Ministère en 2012-2013 dans le cadre du Plan d'action en matière d'analyse différenciée selon les sexes 2011-2015

Dans le cadre des engagements gouvernementaux en vue d'atteindre l'égalité entre les femmes et les hommes, le Ministère s'est également engagé dans le Plan d'action en matière d'analyse différenciée selon les sexes 2011-2015 :

- Le Ministère a signé, en février 2013, une entente avec le Secrétariat à la condition féminine afin de concevoir des outils en matière d'analyse différenciée selon les sexes adaptés au domaine des transports. Les travaux d'élaboration du matériel de formation sont déjà entamés;
- Le Ministère a entrepris des démarches auprès des sociétés de transport pour qu'elles colligent des données sexuées. Cela répond à un objectif du Ministère de créer une banque de données sexuées en matière de déplacements des usagers du transport collectif.

4.5 La Politique de financement des services publics

En vertu de la Politique de financement des services publics, publiée à l'occasion du dépôt du budget 2009-2010 et révisée en 2011, les ministères et organismes sont tenus de rendre compte de leur tarification des biens et des services qu'ils fournissent à la population et aux entreprises. Les organismes relevant du ministre des Transports répondront à ces exigences dans leur propre rapport de fin d'année. Ainsi, la STQ, l'AMT, la CTQ et la SAAQ, dont les vocations commerciales sont établies depuis plusieurs années, feront part respectivement de leurs revenus provenant de la tarification. Le Ministère est, pour sa part, responsable des revenus qu'il perçoit ainsi que des revenus des fonds sous sa responsabilité.

À titre d'agent percepteur auprès des usagers, la SAAQ a la responsabilité des revenus liés à cette tâche ainsi que des revenus perçus par l'agence de Contrôle routier Québec. Il en est de même de ses fonctions fiduciaires liées au Fonds d'assurance automobile du Québec. Cette reddition de comptes concerne le FORT ainsi que le Fonds du CGER.

Les revenus et les coûts des produits et services

Le tableau suivant présente les revenus qui relèvent de la responsabilité du Ministère, les coûts, la base de fixation du tarif et de l'indexation ainsi que le niveau de financement atteint pour les grandes catégories de produits et services telles qu'elles sont définies par le Contrôleur des finances.

Les sommes les plus importantes du Ministère proviennent des revenus perçus des usagers routiers par l'intermédiaire des immatriculations et des permis de conduire qui contribuent à 37 % au financement des dépenses du FORT, mis en place en 2010. Puisque les infrastructures de transport bénéficient à l'ensemble de la collectivité, le gouvernement verse au FORT les revenus de la taxe sur les carburants, qui équivaut à 65,3 % des revenus du fonds.

Puisque les revenus de la taxe sur les carburants ne sont pas considérés comme un tarif, ils ne sont pas calculés dans le niveau de financement du FORT. Considérant, de plus, que les revenus du FORT proviennent entièrement des usagers de la route, le taux de financement visé reste le même que le taux de financement atteint.

Parmi les lignes d'affaires qui soutiennent la mission du Ministère, mentionnons les revenus perçus par les haltes routières, ceux provenant du péage sur le pont de l'autoroute 25 et sur l'autoroute 30, ainsi que ceux provenant de l'ensemble des activités d'acquisition et d'aliénation immobilières afin de répondre aux besoins des autres ministères et organismes gouvernementaux et paragouvernementaux. La vente d'immeubles excédentaires est rigoureusement encadrée par des articles de la Loi sur le ministère des Transports. De façon générale, toute disposition d'immeuble doit se faire au prix et aux conditions du marché immobilier.

Les autres revenus proviennent de la ligne de soutien technique qui regroupe les produits et services techniques et administratifs pour l'usage interne du Ministère ou, exceptionnellement, pour des tiers qui se voient facturer les services rendus. On y trouve notamment divers revenus provenant de la vente ou de l'usage de matériel et fournitures, d'aide technique et de soutien, ainsi que de la vente de documents.

Le Ministère est également responsable du Fonds du CGER. Selon l'entente de gestion, cette unité autonome de service a notamment pour objectif d'assurer l'autofinancement de l'ensemble de ses activités tout en offrant des services à tarifs concurrentiels.

Les produits et services qui ne sont pas tarifés

L'inventaire des produits et services réalisé au Ministère dans le cadre de la Politique a révélé que la majorité des produits et services pouvant être tarifés le sont déjà. Le Ministère poursuit sa réflexion afin de s'assurer que son expertise et ses diverses données sont tarifées, le cas échéant, à leur valeur marchande.

Liste des revenus de tarification[1] perçus par catégorie, la base de tarification et de l'indexation, les coûts et le taux de financement atteint en 2012-2013

Liste des revenus	Revenus perçus en 2012-2013 (000 $)		Tarification		Indexation		Coût (GS)	Niveau de financement	
	Ministère[2]	FORT[2]	Base de fixation[3]	Date de dernière révision	Base	Date de dernière révision		Atteint	Visé
Droits et permis	**30 639**	**914 504**							
Immatriculation[4] droits et permis	30 639[5]	745 799[6]	A	1991	IPC	2012	**2,6**	**37 %**[7]	**37 %**
Conducteurs et chauffeurs (permis)	S. O.	89 636		1991	IPC	2012			
Immatriculation (contribution au transport en commun)	S. O.	79 025		1991	Non[8]	1991			
Autres droits et permis	—	44[9]							
Ventes de biens et services	**(560)**	**43 724**							
Terrains et bâtisses	(1 434)	2	M	continu	M	continu			
Location de terrain, bâtisses et autres	699	1 876	M	continu	M	continu			
Revenus des haltes routières et des villages-relais	S. O.	584[10]	M	continu	M	continu			
Péage aut. 25	S. O.	39 072[11]	M	continu	M	continu			
Péage aut. 30[13]	S. O.	2 186[11]	M	continu	M	continu			
Divers	175	4							
	Fonds CGER								
Location de machinerie, équipements et autres	**24 393**		M	continu	IPC	2013	Voir note[12]	Voir note[12]	

1. Seuls les revenus de tarification selon les coûts définis par le Contrôleur des finances sont considérés.
2. Les données reflètent la version préliminaire des états financiers du 22 août 2013.
3. La base de fixation du tarif correspond à l'une des méthodologies suivantes, selon les termes du ministère des Finances du Québec : le marché (M), la recuperation des coûts (RC), le prix de revient (PR), une directive administrative (A).
4. Sont exclus les revenus des immatriculations prélevés sur les véhicules munis d'un moteur de forte cylindrée qui sont versés à la SOPRE.
5. Ce résultat exclut les permis spéciaux de circulation et les vignettes de stationnement pour les personnes handicapées.
6. Les revenus des véhicules hors route sont inclus.
7. Le calcul est le suivant : (revenus du FORT provenant de l'usager / dépenses du FORT) x 100.
8. La contribution des automobilistes au transport en commun n'est pas un tarif au sens de la Loi sur l'administration financière (RLRQ, chapitre A-6.001) et n'a donc pas à être soumise à l'indexation.
9. Il s'agit de permis pour les événements spéciaux et d'affichage commercial.
10. Ce résultat n'inclut pas les revenus des haltes routières en PPP.
11. Ce résultat exclut la part versée au partenaire.
12. Les revenus présentés dans ce tableau proviennent de clients autres que les ministères et organismes gouvernementaux du Québec. Le lecteur peut se référer aux états financiers du CGER.
13. L'autoroute 30 est ouverte à la circulation depuis décembre 2012.

4.6 Le suivi des recommandations du Vérificateur général du Québec

La Direction de l'audit interne et de l'évaluation de programmes du Ministère assure le suivi des recommandations du Vérificateur général du Québec.

Depuis 2001-2002, le Vérificateur général a fait des recommandations à la suite des vérifications touchant directement le Ministère ou l'ensemble des ministères et organismes gouvernementaux dans différents domaines.

Le Ministère a mis en œuvre les recommandations relatives aux mandats suivants du Vérificateur général :

- La planification des ressources humaines de la fonction publique;
- La gestion de l'amélioration des services aux citoyens;
- Le suivi de vérification de l'optimisation des ressources — subventions aux municipalités;
- Le suivi de vérification de l'optimisation des ressources — subventions aux organismes publics de transport en commun concernant leurs immobilisations;
- Le suivi de vérification de l'optimisation des ressources — subventions du gouvernement à des organismes sans but lucratif;
- La gestion de la conservation des ponts;
- Le développement durable;
- Le suivi de vérification de l'optimisation des ressources — gestion des technologies de l'information;
- La gestion du projet de prolongement du réseau du métro sur le territoire de la ville de Laval;
- La vérification interne au gouvernement du Québec;
- La prestation de services du gouvernement en ligne;
- Le suivi de vérification de l'optimisation des ressources — acquisition de services.

Le Ministère poursuit la mise en œuvre des recommandations relatives aux mandats suivants :

- La planification du transport et de l'aménagement dans la région métropolitaine de Montréal;
- L'application de la Loi sur le développement durable;
- La gestion de contrats présentant des situations à risque;
- L'impact sur les états financiers consolidés du gouvernement : Partenariats public-privé;
- Le déficit lié à l'entretien des infrastructures publiques.

Pour faciliter la lecture, seuls les faits nouveaux depuis le *Rapport annuel de gestion 2011-2012* sont détaillés. Les recommandations pour lesquelles le Ministère a réalisé l'ensemble des mesures ont été retirées.

Rapport du Vérificateur général 2008-2009, tome II, chapitre 3
Planification du transport et de l'aménagement dans la région métropolitaine de Montréal

Recommandation du Vérificateur général : Développer des mécanismes permettant d'assurer la cohérence de l'ensemble des interventions.

Les commentaires formulés, les actions menées et les mesures mises en place par le Ministère[16] sur la question de la gouvernance et du financement du transport en commun dans la région de Montréal sont toujours valables.

Le Ministère a entrepris en 2012 l'élaboration d'un document de consultation pour une nouvelle Politique québécoise de mobilité durable en remplacement de la Politique québécoise du transport collectif. Cette politique proposera de mieux intégrer la planification des transports et de l'aménagement du territoire, de développer le transport collectif dans toutes les régions, y compris celle de Montréal et pour toutes les clientèles, et de mettre de l'avant des stratégies de gestion de la demande pour réduire les problèmes de congestion routière.

En novembre 2012, la haute direction du Ministère a demandé à la Direction de la planification et du suivi des projets de préparer la vision stratégique de mobilité durable pour la région métropolitaine de Montréal. Cette démarche mènera éventuellement à la réalisation du Plan métropolitain de mobilité durable (PMMD) du Ministère, auquel participent activement les directions territoriales dont le territoire est situé en tout ou en partie dans la région métropolitaine.

En 2012-2013, l'Agence métropolitaine de transport (AMT) a mis sur pied deux comités d'axe (Autoroute 15 et Taschereau–Route 132) auxquels participe activement le Ministère. Cette initiative découle du Plan stratégique 2020 de l'AMT où d'autres axes ont été identifiés. Le Ministère joue un rôle de premier plan au sein de ces deux comités, compte tenu de son influence sur le développement de la grande région métropolitaine. La complexité des enjeux entourant la réalisation d'infrastructures de transport commande des solutions innovatrices pour mieux guider les projets et pour assurer leur réalisation. Pour ce faire, la concertation de l'ensemble des partenaires est primordiale. C'est dans cette optique que le Plan stratégique 2020 de l'AMT propose un nouvel outil de gouvernance pour la région métropolitaine : les comités d'axe.

Les comités d'axe réunissent l'ensemble des acteurs dans une démarche concertée, afin de trouver des solutions aux problèmes de desserte de certains axes métropolitains de transport. Ils visent à répondre aux besoins respectifs exprimés par les partenaires et à faire émerger des projets de desserte rassembleurs pour la grande région métropolitaine de Montréal.

Par ailleurs, le Ministère poursuit ses efforts dans la coordination des partenaires métropolitains, notamment dans les dossiers suivants :

- Bureau de projet du prolongement du métro de Montréal;
- Bureau des partenaires pour le remplacement du pont Champlain;
- Comité directeur sur la mobilité des personnes et des biens dans la grande région de Montréal;
- Plan de mobilité de l'Ouest (en remplacement de la navette aéroportuaire et du train de l'Ouest);
- Projet de service rapide par bus (SRB) Pie-IX;
- Tunnel Mont-Royal;
- Station de métro Vendôme (CUSM).

16 Pour plus de détails, le lecteur peut se référer au *Rapport annuel de gestion 2010-2011* disponible sur le site Web du Ministère (www.mtq.gouv.qc.ca).

Recommandation du Vérificateur général : Améliorer la qualité et la fiabilité des données que le Ministère utilise afin de pouvoir tracer un portrait des déplacements le plus complet possible et pour mieux apprécier les incidences des interventions envisagées.

Les commentaires formulés, les actions menées et les mesures mises en place par le Ministère[49] sur la question des données nécessaires à la réalisation d'un portrait des déplacements dans la région métropolitaine sont toujours valables.

Le Ministère a terminé à l'hiver 2013 l'opérationnalisation du progiciel MOVES pour la région de Montréal. Ce logiciel, conçu par l'agence de protection de l'environnement des États-Unis (EPA), permet l'estimation détaillée des émissions de polluants et de GES de sources routières, à partir du modèle régional de simulation des flux routiers du Ministère. Il permettra d'effectuer des évaluations beaucoup plus avancées des incidences des projets de transport métropolitains.

Réalisation des actions suivantes en matière de transport des marchandises :

L'*Étude multimodale du transport des marchandises au Québec* en appui aux plans territoriaux de mobilité durable a été achevée en avril 2013. Cette étude brosse le portrait des flux de transport de marchandises, des enjeux actuels et prospectifs en la matière à l'échelle nationale, à l'échelle des régions métropolitaines et à celle des directions territoriales du Ministère. Cette étude indique également les potentiels d'intermodalité de chaque région administrative en matière de transport des marchandises.

Réalisation des actions suivantes en matière de transport des personnes :

Le projet pilote d'enquête origine-destination en continu débuté en 2009 par l'AMT a été achevé en mars 2013. Ce projet examinait la capacité de ce mode d'enquête à assurer un suivi continu des principaux indicateurs de la mobilité urbaine. Il a été recommandé de concentrer les efforts vers une collecte annuelle des données à l'automne, plutôt que de la répartir sur toute l'année.

Recommandation du Vérificateur général : Élargir ses connaissances quant aux incidences associées à la mobilité, entre autres dans le domaine de la santé publique, de l'environnement et de l'économie et les tenir à jour.

Les commentaires formulés, les actions menées et les mesures mises en place par le Ministère[50] sur la question des incidences associées à la mobilité, entre autres dans les domaines de la santé publique, de l'environnement et de l'économie, sont toujours valables.

Le 25 mars 2013, dans le cadre de la préparation du Plan territorial de mobilité durable de la région de Montréal, la Direction de la planification et du suivi de projet a entrepris l'élaboration d'une vision métropolitaine de mobilité durable. Elle réalisera par la suite un diagnostic métropolitain en matière de mobilité durable. La production de ce dernier document sera notamment l'occasion de colliger les principaux effets de la mobilité sur la santé publique, sur l'environnement et sur l'économie. Relativement à ces effets, les enjeux les plus pertinents seront ensuite retenus afin de guider la définition des orientations et des objectifs de mobilité durable pour la région métropolitaine.

49 Pour plus de détails, le lecteur peut se référer au *Rapport annuel de gestion 2011-2012* disponible sur le site Web du Ministère (www.mtq.gouv.qc.ca).

50 Pour plus de détails, le lecteur peut se référer au *Rapport annuel de gestion 2011-2012* disponible sur le site Web du Ministère (www.mtq.gouv.qc.ca).

Recommandation du Vérificateur général :	**Mettre à jour la planification du transport dans la région métropolitaine et s'assurer qu'elle :** **- tient compte des orientations en matière d'aménagement et de l'évolution des enjeux;** **- permet une adéquation claire et explicite entre les orientations, les objectifs et les cibles utilisées;** **- établit des échéances précises pour la mise en œuvre des interventions et les résultats attendus;** **- détermine pour chacune des interventions les responsabilités et les rôles de l'ensemble des intervenants dans la mise en œuvre;** **- présente les investissements requis pour chacune des interventions selon les évaluations les plus récentes.**

Le Ministère a amorcé la réalisation du Plan territorial de mobilité durable de la région de Montréal.

Recommandation du Vérificateur général :	**Terminer le processus menant au développement des indicateurs pour la région métropolitaine.**

Les commentaires formulés, les actions menées et les mesures mises en place par le Ministère[51] sur la question de la détermination d'indicateurs pour la région métropolitaine de Montréal sont toujours valables.

De plus, dans le contexte d'un engagement financier de cinq ans (2010-2015) avec le Ministère et trois partenaires (AMT, STM et Ville de Montréal), la Chaire de recherche sur l'évaluation et la mise en œuvre de la durabilité en transport (chaire Mobilité de l'ÉPM[52]) a déposé son deuxième rapport annuel en 2012. Ses travaux visent la mise au point d'indicateurs et de mécanismes d'évaluation quantitative des répercussions des différents choix de transport pour aider à la prise de décision.

Rapport du Vérificateur général 2008-2009, tome II, chapitre 4
Application de la Loi sur le développement durable

Recommandation du Vérificateur général :	**Intégrer, dans les activités de sensibilisation et de formation découlant de l'application de la Loi sur le développement durable, les dimensions sociales et économiques du développement, en plus de celle relative à l'environnement, en cohérence avec le plan gouvernemental à cet effet.**

Le Plan de formation en développement durable des personnels ciblés du Ministère a été présenté et approuvé par le comité de gestion en janvier 2013. Conformément au Plan gouvernemental de sensibilisation et de formation à la démarche de développement durable, le contenu de la formation vise la transmission des connaissances et de l'information relative à la démarche gouvernementale de développement durable. Les concepts inscrits dans la Loi sur le développement durable sont abordés, particulièrement la prise en compte des principes qui constituent l'élément fondamental de la formation.

51 Pour plus de détails, le lecteur peut se référer au *Rapport annuel de gestion 2011-2012* disponible sur le site Web du Ministère (www.mtq.gouv.qc.ca).

52 Pour plus d'information, le lecteur peut consulter le site Web suivant : http://polymtl.ca/mobilite

Recommandation du Vérificateur général : S'assurer que l'ensemble du personnel comprend les exigences de la loi, notamment en ce qui a trait à la prise en compte des principes prévus par celle-ci, ainsi que la portée de la Stratégie gouvernementale de développement durable 2008-2013.

- Une adaptation vidéo du module de sensibilisation au développement durable, en ligne de façon permanente dans le site intranet du Ministère, a été produite et transmise en février 2013 aux directeurs territoriaux et au directeur du CGER afin qu'ils puissent la diffuser au personnel ouvrier.
- Tout au long de 2012-2013, des capsules de sensibilisation au développement durable ont été ajoutées à la section relative au développement durable dans l'intranet du Ministère.

Recommandation du Vérificateur général : Évaluer les répercussions des activités de sensibilisation et de formation concernées afin d'apprécier si ces dernières ont donné les résultats souhaités.

- Les membres du personnel ayant reçu la formation prévue au Plan de formation en développement durable des personnels ciblés du Ministère, qui s'est déroulée entre février et mars 2013, ont été invités à répondre à un questionnaire de rétroaction. Les résultats relatifs à l'atteinte des cibles sont présentés dans la section 3 du présent rapport.

Recommandation du Vérificateur général : Profiter de l'élaboration du plan d'action en développement durable pour revoir les pratiques de gestion en conséquence et rectifier le tir, s'il y a lieu.

- La démarche ministérielle de développement durable a été présentée et approuvée par le comité de gestion le 19 juillet 2010. Cette démarche comprend notamment la mise en place d'un réseau de répondants en développement durable. Des rencontres se sont tenues les 3 avril et 23 octobre 2012.
- Dans le cadre des travaux visant la prolongation du Plan d'action 2009-2013 de développement durable du Ministère, il a été proposé notamment d'ajouter une action concernant la mise en place d'un processus intégrant formellement la prise en compte des principes de développement durable dans les actions structurantes menées par le Ministère. Les propositions de modifications du Plan d'action 2009-2013 de développement durable ont été déposées en mars 2013 pour approbation du comité de gestion.

Recommandation du Vérificateur général : Poursuivre les efforts quant à l'adaptation et à l'utilisation d'outils d'aide à la décision pour assurer la prise en compte des principes de développement durable.

- Dans le cadre des travaux visant la prolongation du Plan d'action 2009-2013 de développement durable du Ministère, il a été proposé notamment d'ajouter une action concernant la mise en place d'un processus intégrant formellement la prise en compte des principes de développement durable dans les actions structurantes menées par le Ministère. Les propositions de modifications du Plan d'action 2009-2013 de développement durable ont été déposées en mars 2013 pour approbation du comité de gestion.

- Le *Guide pour la prise en compte des principes de développement durable dans les activités structurantes menées par le ministère des Transports du Québec* a été élaboré. Il faisait partie intégrante du Plan de formation en développement durable des personnels ciblés du Ministère approuvé par le comité de gestion en janvier 2013.

Rapport du Vérificateur général 2009-2010, tome II, chapitre 4
Gestion de contrats présentant des situations à risque

Recommandation du Vérificateur général : S'assurer que la préparation des travaux permet au Ministère de minimiser les dépassements de coûts.

Des séances de formation concernant la méthodologie de gestion des risques pour les projets routiers ont débuté le 20 mars 2013.

Le Ministère a mis en place un comité approbateur pour les projets de 5 à 40 millions de dollars. Ce comité est composé de quatre sous-ministres adjoints. Le mandat du comité est d'autoriser les trois étapes de réalisation d'un projet routier (points de contrôle ou PC) prévues dans le processus de la gestion des projets routiers. Tout au long du projet, les documents d'analyse de risques sont mis à jour. Sans cette analyse de risques, le projet ne peut pas franchir la première étape de l'élaboration du projet (PC-1) et ne peut pas obtenir le feu vert pour poursuivre sa réalisation.

En 2012-2013, le Ministère a concentré ses efforts sur la consolidation des évaluations de rendement des prestataires de services en ingénierie des ponts et en génie routier. La cote de rendement obtenue par chacun des prestataires de services sera prise en compte dans l'attribution de contrats dans ces domaines d'expertise en 2013.

Recommandation du Vérificateur général : Procéder à des analyses, notamment en matière de coûts, en établissant des parallèles entre les données du Ministère et celles d'autres organisations similaires, d'une part, et, d'autre part, entre les données propres à chaque région du Québec.

Les commentaires formulés, les actions menées et les mesures mises en place par le Ministère[53] en lien avec diverses analyses comparatives de coûts sont toujours valables.

L'analyse des données de l'ensemble des directions territoriales portant sur les matériaux couramment utilisés, sur ceux qui sont utilisés en grande quantité ainsi que sur des travaux fréquents (17 matériaux), réalisée pour les saisons des travaux 2009 et 2010, a été reprise pour la saison 2011.

Une deuxième phase est en cours dans le but d'analyser plus de matériaux, sur plusieurs années (au moins trois).

Recommandation du Vérificateur général : Établir une stratégie visant à détecter des conditions de marché problématiques.

Les commentaires formulés, les actions menées et les mesures mises en place par le Ministère[54] sont toujours valables.

Des actions en continu sont intégrées aux processus réguliers du Ministère. La mise en œuvre de la recommandation est terminée.

53 Pour plus de détails, le lecteur peut se référer au *Rapport annuel de gestion 2011-2012* disponible sur le site Web du Ministère (www.mtq.gouv.qc.ca).

54 Pour plus de détails, le lecteur peut se référer au *Rapport annuel de gestion 2011-2012* disponible sur le site Web du Ministère (www.mtq.gouv.qc.ca).

Rapport du Vérificateur général 2011-2012, chapitre 11
Impact sur les états financiers consolidés du gouvernement : Partenariats public-privé (observation du Vérificateur général)

Analyse du traitement comptable du Vérificateur général :	**L'un des enjeux du gouvernement relativement aux revenus de péage des deux autoroutes sera de s'assurer de récupérer tous les revenus auxquels il a droit. Les premiers revenus de péage qui proviendront de l'autoroute 25 seront comptabilisés dans les états financiers consolidés au 31 mars 2012. Le ministère des Transports prévoit effectuer des vérifications à ce sujet.**

Autoroute 25

En 2012-2013, le Ministère a commencé des travaux afin d'établir une stratégie d'audit de l'exhaustivité des revenus de péage.

Autoroute 30

L'autoroute 30 a été ouverte à la circulation à la mi-décembre 2012. La majeure partie des revenus de péage sont perçus directement des utilisateurs.

Rapport du Vérificateur général 2012-2013, chapitre 4
Déficit d'entretien des infrastructures publiques

Recommandation du Vérificateur général :	**Déterminer le déficit d'entretien en fonction des exigences que le Secrétariat du Conseil du trésor aura établies.**

Lors de la Commission de l'administration publique sur le déficit d'entretien qui a eu lieu le 17 avril 2013, le Ministère s'est engagé à collaborer avec le Secrétariat du Conseil du trésor afin de déterminer une méthodologie d'évaluation et de mesure du déficit d'entretien cumulé.

Recommandation du Vérificateur général :	**Publier des indicateurs permettant de suivre l'amélioration de l'état des structures, dont un qui tient compte de l'estimation des coûts des interventions prévues.**

Lors de la Commission de l'administration publique sur le déficit d'entretien qui a eu lieu le 17 avril 2013, le Ministère s'est engagé à :

- procéder aux calculs rétroactifs (2009, 2010, 2011 et 2012) relativement à cet indicateur;
- publier les résultats lors de la mise en ligne du Bilan annuel de l'état des structures.

Recommandation du Vérificateur général :	**Estimer régulièrement le déficit d'entretien tel que le Secrétariat du Conseil du trésor l'aura défini et suivre son évolution en vue d'atteindre les objectifs fixés par la loi.**

Lors de la Commission de l'administration publique sur le déficit d'entretien qui a eu lieu le 17 avril 2013, le Ministère s'est engagé à :

- convenir avec le Secrétariat du Conseil du trésor d'une fréquence de calcul du déficit d'entretien et effectuer un suivi régulier de son évolution afin d'atteindre les objectifs de la loi;
- intégrer dans ses pratiques le suivi du déficit d'entretien cumulé.

4.6.1 Les résultats 2012-2013 en matière d'audit interne : validation des contrats avant attribution et suivi des recommandations du Vérificateur général à la suite de son rapport du 18 novembre 2009

Le 25 novembre 2009, à la suite du rapport du Vérificateur général portant sur la gestion de contrats présentant des situations à risque, la ministre des Transports annonçait une série de mesures, dont l'embauche d'un auditeur interne dans chacune des 14 directions territoriales du Ministère et la bonification de l'action du Comité d'audit interne et d'évaluation de programmes (CAIEP).

Le mandat imparti aux auditeurs internes consistait à examiner et à valider l'application de la réglementation de même que la conformité des contrats avant qu'ils soient accordés. En date du 31 mars 2013, on comptait 11 auditeurs internes en poste dans les directions territoriales alors que la Direction de la Côte-Nord était desservie à distance. Deux postes étaient vacants dans les directions de Laval–Mille-Îles et de l'Outaouais.

Les auditeurs internes ont validé les dossiers contractuels d'une valeur estimée à 5 000 $ et plus dans les catégories suivantes :

- les contrats de services professionnels;
- les contrats de construction;
- les contrats de services de nature technique;
- les contrats de déneigement et de déglaçage des routes;
- les contrats de construction visant la fabrication et la pose d'enrobé.

Ces catégories de dossiers contractuels ont fait l'objet d'un examen pour les modes d'attribution de gré à gré, d'appel d'offres sur invitation, d'appel d'offres public ou d'appel d'offres public régionalisé.

L'examen des dossiers par les auditeurs internes a porté sur la conformité à la Loi sur les contrats des organismes publics, aux règlements et aux directives ministérielles en matière de gestion contractuelle.

Il a aussi porté sur la validation du respect des mesures de mise en œuvre des recommandations du Vérificateur général, soit :

- les contrats en situation d'urgence;
- les situations d'entrepreneur ou de prestataire de services unique, ou les deux;
- le prix estimé inférieur au seuil requis pour procéder par appel d'offres;
- la réception d'une seule offre conforme;

- l'analyse des écarts entre le prix estimé et le prix soumis pour les contrats autres que ceux qui sont relatifs aux services professionnels :
  - dont le montant de la soumission retenue excède de 10 % le montant de l'estimation des travaux,
  - dont le montant de la soumission retenue, pour tout contrat de 1 million de dollars et plus, est d'au moins 20 % inférieur à l'estimation des travaux.

Le travail des auditeurs internes s'est réalisé avant l'envoi du contrat pour la signature de l'entrepreneur ou du prestataire de services. À cette étape, la direction territoriale présente le dossier contractuel à l'auditeur interne. Ce dossier doit comprendre tous les documents administratifs et les autorisations ministérielles requises en vertu de la Loi, des règlements et des directives ministérielles en matière de gestion contractuelle. Un rapport d'audit est placé dans chaque dossier contractuel examiné.

Dans les situations d'urgence, alors que la sécurité des personnes, la protection des infrastructures ou la circulation des services d'urgence sont en cause, les travaux débutent avant la signature du contrat. Toutefois, après le début des travaux réalisés en urgence, la direction territoriale doit effectuer les procédures habituelles qui s'appliquent selon les circonstances. C'est à ce moment que l'auditeur interne examine ce type de dossier contractuel.

Résultats de la validation de la conformité à la Loi et aux règlements pour l'exercice 2012-2013

- Un total de 1976 contrats ont été accordés après validation :
  - 1938 contrats conformes à la Loi sur les contrats des organismes publics et règlements afférents (98,1 %);
  - 38 non conformes (1,9 %) pour les raisons suivantes :
    - 1 relatif à l'attestation de l'agence de Revenu Québec pour les sous-traitants,
    - 1 relatif à l'attestation de probité,
    - 1 relatif au mode de rémunération,
    - 1 relatif au mode d'adjudication : contrat dépassant le seuil de 180 000 $ établi par le Ministère pour recourir à ses programmes de contrats à exécution sur demande,
    - 4 relatifs à la consultation du registre des entreprises non admissibles,
    - 4 relatifs aux taux de rémunération de services professionnels (taux supérieurs aux taux décrétés) et au début des travaux avant signature du contrat,
    - 9 relatifs à la répartition des besoins,
    - 17 relatifs au début des travaux avant la signature du contrat.

Les 38 contrats non conformes ont été attribués après examen en raison des justifications fournies par les directions territoriales et les autorisations des autorités ministérielles invoquant l'importance des travaux au regard de la sécurité des usagers du réseau routier et du respect de la programmation des travaux.

Résultats de la validation des 1 976 contrats par mode d'adjudication

Mode d'adjudication	Conforme			Non conforme		
	Nombre de contrats	Taux de conformité (%)	Montant des contrats (000 $)	Nombre de contrats	Taux de non-conformité (%)	Montant des contrats (000 $)
Appel d'offres sur invitation	329	97,34	12 930,3	9	2,66	337,9
Appel d'offres public	978	99,49	1 589 001,2	5	0,51	15 041,1
Appel d'offres public régionalisé	492	96,85	140 508,5	16	3,15	17 909,5
Gré à gré	139	94,56	26 510,4	8	5,44	5 175,3
Total	**1 938**	**98,08**	**1 768 950,4**	**38**	**1,92**	**38 463,7**

Résultats de la validation des 1 976 contrats par catégorie de contrats

Catégorie de contrats	Conforme			Non conforme		
	Nombre de contrats	Taux de conformité (%)	Montant des contrats (000 $)	Nombre de contrats	Taux de non-conformité (%)	Montant des contrats (000 $)
Contrat de travaux de construction	781	99,36	1 404 450,7	5	0,64	2 432,5
Déneigement et déglaçage de routes	140	99,29	65 521,5	1	0,71	378,9
Fabrication et pose d'enrobé	99	96,12	86 256,7	4	3,88	2 313,1
Services de nature technique	312	98,11	23 295,8	6	1,89	125,1
Services professionnels	606	96,50	189 425,6	22	3,50	33 214,1
Total	**1 938**	**98,08**	**1 768 950,4**	**38**	**1,92**	**38 463,7**

Résultats du suivi des recommandations du Vérificateur général à la suite de son rapport de novembre 2009

Parmi les 1976 contrats accordés après validation :

- 243 dossiers présentaient une situation à risque telle qu'elle est définie par le Vérificateur général (recommandations énoncées ci-dessus). Il faut noter qu'il ne s'agit pas de non-conformité à la Loi et aux règlements. Parmi ceux-ci :
  - 243 contrats ont été jugés conformes (100 %);
  - aucun contrat non conforme.

Comité d'audit interne et d'évaluation de programmes

Depuis l'automne 2011, le CAIEP, présidé par la sous-ministre, ne comprend que des membres externes. Ces membres sont Denis Bédard, ancien secrétaire du Conseil du trésor; André Dicaire, ancien secrétaire général du Conseil exécutif, et André Fiset, ancien sous-ministre de Revenu Québec et ancien Contrôleur des finances. Le CAIEP s'est réuni le 11 septembre 2012. Les travaux de validation des dossiers contractuels se poursuivent dans les directions territoriales, et la reddition de comptes se fait auprès du CAIEP.

4.7 L'allègement réglementaire et administratif

Le Ministère prend les mesures nécessaires pour donner suite aux engagements gouvernementaux en matière d'allègement réglementaire et administratif.

Sur un projet de loi sanctionné et six projets de règlement édictés en 2012-2013, aucun n'a imposé de fardeau additionnel ou eu des effets financiers notables sur les entreprises.

Outre ce projet de loi et ces projets de règlement, le Ministère met en œuvre des mesures d'harmonisation réglementaire et de coopération avec l'Ontario. Ces mesures font partie de l'Accord de commerce et de coopération Québec-Ontario, en vigueur depuis octobre 2009. Elles visent à améliorer la compétitivité de l'espace économique Québec-Ontario notamment par :

- la poursuite des mesures relatives à l'Accord sur le commerce intérieur en matière de charges et de dimensions des véhicules lourds, de normes de sécurité concernant les transporteurs routiers et de révision de la réglementation;
- l'harmonisation des réglementations en matière d'autobus scolaires et en matière de charges et de dimensions des véhicules lourds, ainsi que des programmes relatifs aux trains routiers;
- l'harmonisation des réglementations concernant les limiteurs de vitesse et l'utilisation des pneus simples à bande large;
- la simplification des opérations pour les transporteurs (par exemple : nouvelle définition de véhicule lourd au Québec depuis janvier 2011 conformément à celle qui est en vigueur en Ontario et dans les autres provinces canadiennes);
- l'harmonisation des systèmes d'information aux voyageurs (service Québec 511 Info Transports).

4.8 L'éthique

Au Ministère, le respect des valeurs et des règles déontologiques gouvernementales en matière d'éthique et de discipline constitue une préoccupation constante et de premier ordre.

Le Bureau de l'éthique, de l'accès à l'information et des plaintes mis en place en 2010 a notamment pour mission de promouvoir les règles d'éthique et le respect des règles déontologiques. Il conseille également les autorités du Ministère.

Le comité sur l'éthique, l'accès et la sécurité de l'information a comme mandat de discuter des orientations et des mesures à prendre en matière d'éthique. Il a mis en place des directives, en lien avec les orientations ministérielles, qui guident les comportements de chacun au travail en ce qui touche :

- les relations des employés du Ministère avec les firmes privées concernant les congés sans traitement;
- les relations des employés du Ministère avec les partenaires externes à l'égard des cadeaux, marques d'hospitalité et avantages offerts dans le cadre des fonctions;
- l'utilisation éthique du courriel, du collecticiel et des services Internet, y inclus les médias sociaux.

Au cours de 2012-2013, un total de 27 activités de formation à l'éthique publique a permis de sensibiliser 693 employés. Ces activités, tenues notamment lors des journées d'accueil des nouveaux employés du Ministère, permettent une intervention de sensibilisation efficace. De plus, un soutien particulier a été apporté aux employés et aux gestionnaires qui en ont fait la demande.

4.9 L'occupation et la vitalité des territoires

La Stratégie pour assurer l'occupation et la vitalité des territoires (SOVT) 2011-2016 a été rendue publique en novembre 2011. La Loi pour assurer l'occupation et la vitalité des territoires, sanctionnée le 3 mai 2012, soutient cette stratégie gouvernementale. Elle vise notamment le renforcement de l'efficience et de la cohérence des actions gouvernementales en matière d'occupation et de vitalité des territoires.

Les mesures sous la responsabilité du Ministère[55] apparaissent sous l'orientation « Agir pour mieux habiter nos territoires », plus particulièrement sous les axes d'intervention traitant de la mobilité durable et du virage écoresponsable. Elles sont présentées dans les tableaux qui suivent.

[55] Le lecteur est invité à consulter le document d'accompagnement à la SOVT, *Un gouvernement en action pour mieux habiter et vivre de nos territoires, actions gouvernementales 2011-2013*, qui présente les mesures pour l'ensemble des ministères et organismes visés par la Stratégie.

Mesures de la SOVT qui sont traitées dans le présent rapport à la section 3 portant sur les résultats du Plan stratégique et du Plan d'action de développement durable

Mesures de la SOVT	Indicateurs correspondants	Pages à consulter
Rendre publique et mettre en œuvre la stratégie de la Porte continentale et du Corridor de commerce Ontario-Québec (mesure 6.1)	Indicateur 20 du Plan d'action de développement durable : Pourcentage de réalisation (élaboration et publication) de la stratégie de la Porte continentale et du Corridor de commerce Ontario-Québec	64
	Indicateur 7 du Plan stratégique : Nombre de projets et de mesures liés à la Stratégie globale d'intervention de la Porte continentale Ontario-Québec et à l'Accord de commerce et de coopération entre le Québec et l'Ontario	65
Élaborer des plans territoriaux de mobilité durable (mesure 6.2)	Indicateur 9 du Plan stratégique : Nombre de politiques et de stratégies réalisées	67
Poursuivre la mise en œuvre de programmes de soutien aux modes de transport collectif, alternatif et actif (mesure 6.3)	Indicateur 10 du Plan stratégique : Achalandage du transport en commun au Québec	71
	Indicateur 11 du Plan stratégique : Nombre et nature des initiatives incitant au transport actif	72
	Indicateur 13 du Plan stratégique : Achalandage du transport adapté	75
Réviser la Politique québécoise du transport collectif et les programmes assurant sa mise en œuvre (mesure 6.4)	Indicateur 9 du Plan stratégique : Nombre de politiques et de stratégies réalisées	67
Favoriser le maintien de l'intégrité et les services de certains réseaux ferroviaires (mesure 6.9)	Indicateur 14 du Plan stratégique : Nombre de wagons circulant sur le réseau québécois des CFIL	76
Poursuivre la mise en œuvre de programmes favorisant des modes de transport durables qui contribuent à la réduction des émissions de GES (mesure 6.12)	Indicateur 20 du Plan stratégique : Potentiel d'atténuation ou de réduction d'émissions de GES en transport (actions 8, 9 et 10)	92

Poursuivre le soutien aux déplacements et aux dessertes aériennes dans certaines régions (mesure 6.5)

Le Ministère administre deux programmes en cette matière. Le premier, le Programme d'aide au transport aérien, vise le maintien du réseau de dessertes aériennes régionales, la promotion du développement du transport aérien régional et le maintien d'un réseau d'aéroports en bon état et sécuritaire. Pour l'année 2012-2013, le Ministère a accordé une aide totalisant 0,8 million de dollars dans le cadre de projets d'immobilisation pour soutenir les petits aéroports jouant un rôle essentiel et pour réaliser des études portant sur le positionnement stratégique et le développement de nouvelles liaisons aériennes. Le Ministère administre aussi le Programme de réduction des tarifs aériens, qui permet aux résidents de certaines régions éloignées et isolées de se déplacer à moindre coût, en remboursant une partie de leurs billets d'avion. Pour l'année 2012-2013, ce sont 5 252[56] demandes qui ont été acceptées pour un montant total versé de 1,0 million de dollars.

Favoriser la réduction des coûts de transport des marchandises et des personnes au Nunavik (mesure 6.6)

Le Ministère fournit une aide afin de diminuer les coûts pour le ravitaillement en marchandises et en denrées alimentaires assumés par la population du Nunavik et afin de réduire le coût de déplacement par avion pour les résidents.

Le décret 747-2012 du 4 juillet 2012 autorise une modification à l'Entente entre le gouvernement du Québec et l'Administration régionale Kativik afin que le ministre responsable des Affaires autochtones soit autorisé à verser à l'Administration régionale Kativik une subvention pour l'exercice financier 2012-2013.

Dans le cadre de cette entente, le Ministère a contribué pour un montant de 2,6 millions de dollars à même son budget 2012-2013 afin de réduire les coûts de transport au Nunavik. Pour ce faire, le Ministère s'est vu imposer un gel de crédits de 2,6 millions de dollars permettant ainsi une réduction équivalente du gel de crédits du portefeuille « Conseil exécutif (Secrétariat aux affaire autochtones) ». Le ministère du Conseil exécutif a donc pu bénéficier des disponibilités requises afin de procéder au paiement.

Accorder une aide au milieu local pour l'entretien et l'amélioration du réseau routier (mesure 6.7)

Le Ministère contribue à l'entretien et à l'amélioration du réseau routier des municipalités par l'intermédiaire de ses différents programmes d'aide financière à la voirie locale.
Les municipalités admissibles aux programmes d'aide du Ministère ont reçu pour l'année financière 2012 une somme globale de 113,3 millions de dollars répartis comme suit :

- Programme d'aide à l'entretien du réseau routier local :
  - Volet principal : 79,5 millions de dollars;
  - Volet des chemins à double vocation : 0,5 million de dollars;
  - Volet de la signalisation des passages à niveau : 1,6 million de dollars.
- Programme d'aide à l'amélioration du réseau routier municipal : 28,9 millions de dollars;
- Programme d'aide à la réfection des ouvrages d'art municipaux : 0,4 million de dollars;
- Programme d'aide à l'entretien des routes d'accès aux localités isolées : 1,9 million de dollars;
- Plan d'intervention en infrastructures routières locales, nouveau volet du Programme d'aide à l'amélioration du réseau routier municipal : 0,5 million de dollars.

56 Nombre de demandes acceptées au 15 juillet 2013

- Notons toutefois que, pour le volet principal du Programme d'aide à l'entretien du réseau routier local, l'aide accordée par le Ministère provient en partie des crédits budgétaires et des budgets du FORT de l'exercice financier 2012-2013 et s'élève à 14,5 millions de dollars. L'autre partie, à savoir 65 millions de dollars, a été imputée, avec l'accord du Conseil du trésor, sur l'exercice financier 2011-2012.

Réviser les programmes d'aide financière à la voirie locale (mesure 6.8)

La révision des programmes d'aide financière à la voirie locale fait l'objet de discussions dans le cadre du renouvellement de l'entente Québec-municipalités.

Soutenir les services de traversier et de desserte maritime et mettre en œuvre le plan d'immobilisation (mesure 6.10)

Dans le but d'assurer les services de traversier et de desserte maritime aux usagers de certains milieux, le Ministère a versé en 2012-2013 une subvention de 90,1 millions de dollars à la Société des traversiers du Québec.

Actualiser les mesures préventives relatives à la Politique sur le bruit routier (mesure 8.14)

L'exercice d'actualisation de la Politique sur le bruit routier du Ministère a été prolongé.

4.10 L'état d'avancement de la mise en œuvre des actions pour lutter contre la collusion et la corruption

Bien que s'inscrivant originalement dans la continuité des mesures prises par le Ministère pour répondre notamment aux recommandations contenues dans le rapport de la Commission d'enquête sur le viaduc de la Concorde (2007), dans le rapport du Vérificateur général du Québec portant sur la gestion de contrats présentant des situations à risque (2009) et dans le rapport de l'Unité anticollusion (2011), les mesures actuellement mises en place concourent à l'application de la Loi sur l'intégrité en matière de contrats publics adoptée et en vigueur depuis le 7 décembre 2012.

Un ensemble de 39 actions sont menées pour lutter contre la collusion et la corruption. La portée de ces actions concerne l'intégrité à l'égard des marchés publics québécois dans le domaine de la construction. Le Ministère a la responsabilité de mettre en œuvre 14 de ces actions, le Secrétariat du Conseil du trésor (SCT) est responsable de 20 de ces actions et les 5 autres actions sont mises en œuvre conjointement par le Ministère et le SCT.

Les réalisations et les solutions mises de l'avant par le Ministère s'inscrivent dans les nouvelles priorités gouvernementales que sont la protection de l'intégrité des contrats publics et l'affirmation d'un nouveau *leadership* d'expertise et ce, dans la perspective d'assurer l'utilisation judicieuse des fonds publics.

Dix-huit actions sous la responsabilité totale ou partagée du Ministère sont mises en œuvre et une est en réévaluation. Aucun retard notable n'a été pris et la plupart des mesures sont menées en continu dès leur déploiement.

Protection de l'intégrité des contrats publics

Action : **Le rehaussement de l'imputabilité des prestataires de services**	▪ Le Ministère a mis en place un processus pour s'assurer d'obtenir la pleine réparation des préjudices subis en cas d'erreur, d'omission ou de qualité insuffisante des services fournis par les firmes de génie-conseil. Au 31 mars 2013, 12 cas faisaient l'objet du processus aux fins d'obtenir la pleine réparation des préjudices.
Action : **Le renforcement de la Direction des enquêtes et de l'analyse de marché**	▪ Le Ministère approfondit en continu sa connaissance de l'évolution des marchés grâce à une équipe d'experts affectés aux analyses de marché et à l'établissement en continu d'indicateurs de collusion. Au 31 mars 2013, trois indicateurs sont utilisés dans le cadre des différentes analyses de marché pour apprécier les dépassements de coûts.
Action : **L'obligation de divulguer la composition des consortiums et la répartition des honoraires**	▪ Depuis décembre 2011, le Ministère a modifié et publié les documents d'appels d'offres afin d'exiger des consortiums une divulgation du pourcentage de participation des firmes qui les composent. Les données recueillies servent aux analyses de marché.
Action : **La mise sur pied d'un comité permanent (UPAC-MTQ)**	▪ Au printemps 2012, le Ministère a convenu avec l'Unité permanente anticorruption (UPAC) de la création de la Table de concertation sur la protection de l'intégrité des contrats dans le domaine de la construction et de l'entretien du réseau routier. Deux comités opérationnels ont aussi été mis sur pied : le volet Prévention et le volet Vérification-enquête. ▪ Dès 2011-2012, des modalités d'échange de renseignements et d'information dans la lutte contre la corruption dans l'industrie de la construction ont été convenues entre le Ministère et l'UPAC. Ces modalités visent notamment la désignation d'agents de liaison responsables de transmettre à l'UPAC toute l'information qu'elle requiert ou de lui en donner l'accès, en s'assurant toutefois du respect de la Loi sur l'accès aux documents des organismes publics et sur la protection des renseignements personnels.
Action : **L'analyse systématique des bordereaux de soumission**	▪ Depuis avril 2012, le Ministère constitue une banque de données par l'enregistrement des renseignements inscrits sur tous les bordereaux de soumission reçus dans le cadre d'un appel d'offres publics (travaux de construction). Au 31 mars 2013, tout le développement informatique nécessaire au calcul des 6 alertes était réalisé, testé et mis en production. ▪ Les alertes pour la détection des soumissions potentiellement problématiques sont utilisées dans le cadre des analyses de marché et concernent les soumissions anormalement basses (1 alerte), les soumissions dont les prix sont potentiellement disproportionnés (2 alertes) et les possibles situations de collusion (3 alertes).

Action : **La tenue d'activités de formation à l'éthique publique**	▪ Au cours de 2012-2013, un total de 27 activités de formation à l'éthique publique a permis de sensibiliser 693 employés. Ces activités, tenues notamment lors des journées d'accueil des nouveaux employés du Ministère, permettent une intervention de sensibilisation efficace. ▪ En soutien aux activités de formation, un réseau d'une quarantaine de répondants en éthique et « *lobbyisme* » a été mis sur pied et tient un rôle-conseil auprès du personnel.
Action : **La mise en œuvre d'un programme de formation à la détection de situation de collusion**	▪ Avec la collaboration de l'UPAC, le Ministère a mis en place une formation sur la protection de l'intégrité des contrats publics. Huit séances de formation se sont tenues au cours de la période du 21 février au 18 mars 2013 pour un total de 156 participants (employés et gestionnaires) directement concernés par la gestion des contrats.
Action : **L'optimisation des processus d'acquisition afin de favoriser la saine concurrence**	▪ Au cours de la dernière année, le Ministère a actualisé le processus d'acquisition pour certains contrats d'approvisionnement en matériaux granulaires. En assurant l'accessibilité à des sources de matériaux à des prix suivant le cours du marché, le Ministère permet à des entrepreneurs ne disposant pas de ces ressources d'être concurrentiels et de faire valoir leur compétence. Les critères des programmes de contrat à exécution sur demande ont aussi été révisés. D'ailleurs, le Ministère a veillé à la saine concurrence des marchés en attribuant plus de 24 millions de dollars en contrats à des firmes de petite et de moyenne taille.
Action : **Le renforcement de l'évaluation du rendement des fournisseurs**	▪ Pour tous les types de contrats, lorsque l'évaluation de rendement est insatisfaisante, le Ministère refuse déjà, pour une période de deux ans, toute soumission présentée pour un contrat de même nature, et ce, sur tout le territoire du Québec. ▪ Au cours de 2012-2013, le Ministère s'est affairé à la mise en place des mesures nécessaires à la mise en application de la cote de rendement antérieur du prestataire de services pour une mise en vigueur le 13 mai 2013. La cote compte parmi les critères utilisés au cours de l'évaluation qualitative des soumissions en vue de l'attribution des contrats de services professionnels relatifs à l'ingénierie des ponts et au génie routier.
Action : **Le resserrement du processus de traitement des réclamations**	▪ En mars 2013, un comité-conseil a été formé pour formaliser le mécanisme de consultation des juristes déjà appliqué au Ministère. Ce comité valide, au point de vue juridique, la recevabilité totale ou partielle de la réclamation et recommande les actions à prendre.

Action :
Le déploiement du programme de qualification des entrepreneurs en travaux de structures complexes (aux autres catégories de travaux)

- Les actions visant le renforcement de l'imputabilité des prestataires de services et l'évaluation de leur rendement sont déjà appliquées. Elles auront un effet déterminant sur la qualification des entrepreneurs, respectant ainsi les visées des recommandations de la Commission d'enquête sur le viaduc de la Concorde. Cependant, la portée et les répercussions des travaux sur le déploiement du programme de qualification doivent être réévaluées. Cette action n'est donc pas mise en œuvre en raison de la réévaluation du programme.

Affirmation d'un nouveau leadership d'expertise

Action :
Le déploiement d'une démarche ministérielle de gestion de projets (projets entre 5 millions et 40 millions de dollars)

- Le Ministère a déployé une démarche de gestion de projets basée sur une approche reconnue sur le plan international (Project Management Institute) et adaptée au contexte ministériel de la gestion des projets routiers. Ainsi, d'ici trois ans, tous les projets routiers de plus de 5 millions de dollars seront réalisés conformément à la démarche ministérielle de gestion des projets (à l'exception des projets visés par la Politique-cadre sur la gouvernance des grands projets d'infrastructure publique).
- Les cinq critères qui permettent d'affirmer que les projets sont gérés selon le processus ministériel de gestion de projets ont été établis comme suit : 1) suivi du projet assuré par un gérant de projet; 2) charte de projet constituée, incluse au dossier du projet et actualisée; 3) énoncé de contenu produit, inclus au dossier du projet et actualisé; 4) analyse de risques réalisée, incluse au dossier du projet et actualisée, au besoin; 5) utilisation d'un outil corporatif aux fins de planification et de suivi du projet.
- Un comité où siègent les sous-ministres adjoints a été constitué afin d'assurer le suivi des projets de 5 millions à 40 millions de dollars assujettis au nouveau cadre de gouvernance et conformément à la démarche ministérielle. Tout écart constaté par le comité de suivi sera rapidement signalé aux autorités du Ministère pour fins de redressement.

Action :
L'ajout de 970 ETC sur un horizon de cinq ans

- Le 18 octobre 2011, le Conseil du trésor a autorisé, à compter de l'exercice 2012-2013, l'ajout graduel d'un maximum de 970 équivalents temps complet (ETC) afin de soutenir le Ministère dans sa volonté de rehausser son expertise, de prévenir et détecter la collusion, et de rendre imputables les entreprises avec qui il est engagé sur une base contractuelle. En date du 31 mars 2013, le Ministère avait procédé à l'affectation de 153 employés dans le cadre de la mise en œuvre des actions pour renforcer la lutte contre la collusion et la corruption.

Action :
La réalisation, par des ressources internes du Ministère, des activités liées à la connaissance, au suivi de l'état, au maintien et à l'amélioration du réseau routier

- Afin de se réapproprier l'expertise relative au réseau routier, le Ministère a établi des objectifs pour chacune des activités clés et veille à ce que la répartition des effectifs se fasse en conséquence. L'atteinte des cibles est étroitement liée à l'embauche d'ingénieurs et de techniciens en travaux publics, à la réalisation du plan de réappropriation de l'expertise et à celle du plan d'attraction et de fidélisation du personnel.

Action :
La création d'un service spécialisé en structures et d'un bureau de projets stratégiques

- Le nouveau Service des structures — Montréal a été créé le 2 avril 2012 pour offrir aux directions territoriales de la grande région métropolitaine les services d'expertise en matière de conception, d'entretien, de réparation, d'évaluation et d'inspection des ouvrages d'art (ponts, ponceaux et murs).
- Le 7 mai 2012, la Direction générale adjointe des projets stratégiques a été créée pour assurer une optimisation des ressources, une saine gestion des fonds liés aux grands projets et une répartition claire des responsabilités de chacun à l'égard des résultats. Cette nouvelle unité administrative visera à appliquer les meilleures pratiques en matière de réalisation de projets tant sur le plan des modes de réalisation que sur le plan des nouvelles technologies et des meilleures façons de faire. Elle veillera notamment à l'application et au suivi ministériel de la Politique-cadre sur la gouvernance des grands projets d'infrastructure publique, pour les projets stratégiques.

Action :
Le développement de pôles d'expertise

- Le Ministère a répertorié 16 domaines d'expertise correspondant aux activités liées à la connaissance, au suivi de l'état, au maintien et à l'amélioration du réseau routier. Les domaines d'expertise établis au début de 2012-2013 ont servi à la préparation d'une planification pour le renforcement de l'expertise et à la répartition des postes supplémentaires octroyés par le Conseil du trésor dans le cadre de l'ajout de 970 ETC d'ici mars 2017.
- Les autorités ont approuvé, en janvier 2013, la création de trois pôles d'expertise : 1) Estimation des coûts et la gestion des risques des travaux routiers; 2) Gestion des eaux pluviales; 3) Sécurité, circulation, signalisation et géométrie.
- Le déploiement du plan de renforcement de l'expertise a commencé en février 2013 et vise à ce que le Ministère affirme son leadership d'expertise relativement à la connaissance, au suivi de l'état, au maintien et à l'amélioration du réseau routier.

Action :
La vérification des travaux réalisés par les firmes de génie (avant-projet, plans et devis, surveillance)

- Le Ministère dispose de différents guides à l'intention des concepteurs et des surveillants de travaux routiers. Lorsque les mandats sont réalisés par des firmes de génie-conseil, il en assure la supervision. Conséquemment, le Ministère a déterminé les éléments qui doivent être vérifiés systématiquement par ses ressources spécialisées lors de l'exécution des mandats par les firmes. L'objectif est de s'assurer que les produits livrables sont adéquats et respectent les normes et les engagements contractuels.
- Les éléments de vérification des mandats ont été approuvés en décembre 2012 et concernent les contrats confiés aux firmes en matière d'avant-projet, de plans et devis ainsi que de surveillance.

Action :
Le déploiement d'un programme d'attraction et de fidélisation du personnel

- De manière à soutenir efficacement le recrutement de nouveaux employés et la fidélisation de ceux qui sont déjà en poste, le Ministère a approuvé, le 16 mai 2012, un programme dont les mesures s'articulent autour de quatre axes d'intervention :
  - promouvoir les carrières au ministère des Transports;
  - maximiser l'approche du recrutement;
  - optimiser les pratiques de gestion;
  - favoriser l'accomplissement des employés au travail.

- Parmi les résultats obtenus dans le cadre de ce programme, il faut considérer l'accroissement notable de la présence du Ministère dans les salons d'emploi, les établissements scolaires, les congrès et les colloques. En date du 31 mars 2013, le Ministère a pris part à 57 événements, dont 30 pour une première participation (53 %).

Action :
Le déploiement d'une approche de transfert d'expertise et d'accompagnement du personnel en début de carrière (Organisation apprenante)

- Le Ministère a élaboré un programme dans le but de former de jeunes diplômés, de préparer une relève compétente et d'assurer le partage des connaissances ainsi que le maintien et le renouvellement de l'expertise. Il vise prioritairement les corps d'emploi d'ingénieur et de technicien des travaux publics. Le projet pilote se poursuit au sein de la Direction de la Mauricie—Centre-du-Québec.

Ces mesures témoignent de l'engagement du Ministère à rendre imputables les entreprises auxquelles il attribue des contrats publics, à se réapproprier l'expertise en matière de travaux publics, à agir en amont afin de prévenir et de détecter la collusion, à contrôler les coûts et à renforcer le cadre de gestion contractuelle. Les efforts jusqu'à présent déployés seront maintenus, et le Ministère réitère son engagement à réaliser et à concrétiser ces actions.

4.11 Les cinémomètres photographiques (radars photo) et systèmes photographiques de contrôle de circulation aux feux rouges

Le projet de loi n° 57, sanctionné le 6 juin 2012, modifie le Code de la sécurité routière (CSR) concernant l'encadrement de l'utilisation des cinémomètres photographiques et des systèmes photographiques de contrôle de circulation aux feux rouges. Le projet de loi rend notamment permanente l'utilisation de ces appareils au Québec.

Le CSR autorise l'utilisation des radars photo :

- sur le chemin ou le terrain situé dans une zone scolaire, telle que définie par règlement du ministre des Transports;
- dans une zone de travaux de construction ou d'entretien qui se limite à la partie d'un chemin public pour laquelle la limite de vitesse maximale autorisée est indiquée (conformément à l'article 303.1 du CSR);
- sur tout autre chemin public déterminé par le ministre des Transports et le ministre de la Sécurité publique, après consultation de la municipalité responsable de l'entretien de ce chemin, le cas échéant.

Entre le 1er avril 2012 et le 31 mars 2013, il y avait 15 appareils en service, soit 6 cinémomètres photographiques fixes mesurant la vitesse, 3 cinémomètres photographiques mobiles mesurant la vitesse et 6 systèmes photographiques de contrôle de circulation aux feux rouges. Pendant cette période, pour les sites surveillés par les radars photo, le Bureau des infractions et amendes du ministère de la Justice a signifié :

- 46 767 constats d'infraction;
- 6 522 708 $ en valeur totale des amendes.

Pour les chantiers de construction (du 31 août 2012 au 31 mars 2013) :

- 14 762 constats d'infraction;
- 3 909 689 $ en valeur totale des amendes.

Annexes

Annexe I

La classification du réseau routier 2012-2013[57]

Le réseau routier du Québec s'étend sur plus de 285 000 km[58]. Il est composé de routes sous la responsabilité :

- du Ministère (réseau routier supérieur principalement)	environ 30 600 km (longueur réelle)[59]
- des municipalités (réseau routier local)	environ 103 000 km
- du MRN (routes d'accès au territoire)	environ 147 000 km
- d'Hydro-Québec	environ 4 500 km
- du gouvernement fédéral	environ 500 km

Le réseau routier sous la responsabilité du Ministère comprend plus de 30 600 km de routes et inclut, en quasi-totalité, le RSSCE. Ce dernier est constitué des principales infrastructures de transport qui soutiennent le commerce extérieur que le Québec fait avec le reste du Canada et avec ses principaux partenaires internationaux, en particulier les États-Unis.

57 Pour plus de détails, le lecteur peut consulter le www2.publicationsduquebec.gouv.qc.ca/transports/html/3c1.html
58 Il s'agit d'une estimation.
59 La longueur réelle est définie au www.bdso.gouv.qc.ca/docs-ken/multimedia/PB01500_Def_longueur2008f00f00.pdf

Le tableau suivant présente la répartition des routes du réseau routier sous la responsabilité du Ministère.

Répartition des routes du réseau routier sous la responsabilité du Ministère

Classes de routes[60]	Longueur réelle (km)	
	Total	RSSCE
Réseau routier supérieur	**28 248**	**7 865**
Autoroutes Le réseau autoroutier englobe l'ensemble des infrastructures autoroutières numérotées de 0 à 99 et de 400 à 999.	5 791	4 069
Routes nationales Le réseau national rassemble les grands axes routiers interrégionaux et ceux qui relient les agglomérations principales (généralement de 25 000 habitants et plus). Ces axes routiers sont numérotés de 100 à 199.	9 083	3 570
Routes régionales Le réseau régional regroupe les routes qui relient les agglomérations secondaires (de 5 000 à 25 000 habitants) entre elles et avec les agglomérations principales. Ces axes routiers sont numérotés de 200 à 399.	5 521	201
Routes collectrices Le réseau collecteur sert à relier les petites agglomérations (moins de 5 000 habitants) aux agglomérations plus importantes, directement ou par une route de classe supérieure. Ces routes ne sont pas numérotées.	7 853	25
Autres routes	**2 365**	**1**
Routes d'accès aux ressources Le réseau d'accès aux ressources donne accès à des zones de ressources naturelles, de récréation ou de conservation publiques, à l'exclusion des routes relevant du MRN.	1 437	—
Chemins d'accès aux ressources et aux localités isolées Les chemins d'accès aux ressources et aux localités isolées comprennent les chemins du domaine de l'État, y compris les chemins forestiers et de mines, ou les chemins de propriété amérindienne qui donnent accès à des zones d'exploitation forestière ou minière, à des installations hydroélectriques ou encore à des localités isolées, principalement des communautés autochtones.	847	—
Autres (routes locales 1, 2 et 3)	81	1
TOTAL	30 613	7 866

[60] Pour plus de détails, le lecteur peut consulter : www.mtq.gouv.qc.ca/portal/page/portal/entreprises/camionnage/reseau_routier/routes/classes_route

Annexe II

Les outils de gestion pour améliorer la performance

Le Ministère a maintenu en place des outils de gestion pour améliorer sa performance et des mécanismes de contrôle pour assurer l'accomplissement de sa mission, l'atteinte de ses objectifs stratégiques ainsi que la fiabilité des données et de l'information, notamment au moyen des activités des unités administratives suivantes :

- la Direction de l'audit interne et de l'évaluation de programmes;
- la Direction de la planification budgétaire et de l'expertise immobilière et la Direction de la gestion financière et de l'information, responsables de la planification budgétaire ministérielle ainsi que de la production du plan de contrôle interne et de supervision. Par ailleurs, l'application du plan de contrôle interne et de supervision relève de l'ensemble des gestionnaires du Ministère;
- la Direction des ressources humaines, responsable d'élaborer un plan de relève;
- la Direction des enquêtes et de l'analyse de marché;
- la Direction générale adjointe de la planification et de la coordination territoriale, responsable d'assurer le suivi de l'application des orientations des directions centrales et des recommandations de la Direction de l'audit interne et de l'évaluation de programmes.

En matière d'audit interne, le Ministère a poursuivi ses travaux en ce qui concerne la gestion contractuelle, le contrôle interne, la gouvernance en transport collectif et les subventions versées dans le cadre des programmes d'aide afférents. Pour ce qui est de l'évaluation de programmes, des travaux ont porté sur des programmes d'aide en lien avec la Politique québécoise du transport collectif.

Annexe III

Les sites à potentiel d'amélioration en sécurité routière ayant fait l'objet d'investissements

Légende : Les éléments grisés du tableau correspondent aux sites dont les travaux de correction ont été complétés durant l'année.

Municipalité	Route	Localisation	Intervention
La Martre	132	Courbe à l'ouest du village de La Martre	Correction d'une courbe
Chandler	132	Entre les avenues Daignault et Rehel	Installation d'un feu de circulation avec un passage pour piétons
Saint-René-de-Matane	195	Secteur de la Petite rivière Matane, secteur de la courbe près de l'hôtel Métropole	Correction de cinq courbes
Dégelis	185	Au kilomètre 0 situé près de la frontière (station Irving) et courbe de l'Arc-en-ciel	Élargissement de deux à quatre voies divisées
Saint-Narcisse	359	Intersection des routes 359 et Trépanier	Correction du profil
Montmagny	132	Entre la rue Jacques-Posé et l'Hôpital de Montmagny	Aménagement d'une haie brise vent
Lévis	171	Intersection de la route 171 et du chemin Saint-Joseph	Aménagement des abords de la route (amélioration de la visibilité)
Rivière-aux-Outardes	389	Route 389, au kilomètre 97	Correction du tracé
Longue-Rive	138	Route 138 (secteur de Saint-Paul-du-Nord), pont de la rivière du Sault au Mouton	Correctifs inclus dans le projet de construction d'une route de contournement
Québec	740	Courbe et intersection de l'échangeur Robert-Bourassa et Charest	Réaménagement de l'échangeur

Municipalité	Route	Localisation	Intervention
Boisbriand et Sainte-Thérèse	640	Voies rapides de l'autoroute 640, du kilomètre 19,7 au kilomètre 21,2	Réaménagement de l'échangeur
Boisbriand	640	Zones d'entrecroisement, bretelles de l'autoroute 15 sud/autoroute 640 ouest et bretelle de l'autoroute 15 nord/autoroute 640 ouest	Correctifs inclus dans le réaménagement de l'échangeur
Boisbriand et Sainte-Thérèse	640	Collecteurs de l'autoroute 640, du kilomètre 19,8 au kilomètre 20,8	Réaménagement de l'échangeur
Sainte-Anne-des-Plaines	335	Route 335, courbes au sud de la rivière Mascouche (courbe à Monette)	Réaménagement des courbes et du profil
Montréal/Dorval	13	Tunnel Dorval	Enlèvement des paralumes et amélioration de l'éclairage
Dorval	20 / 520	De l'autoroute 20 à l'aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau	Correctifs inclus dans le réaménagement de l'échangeur
Montréal		Intersection de l'avenue Papineau et de l'avenue Viger Est, et intersection de l'avenue Papineau et de l'autoroute Ville-Marie / boulevard Ville-Marie	Correctifs inclus dans le projet de modernisation de la rue Notre-Dame
Montréal	720	Autoroute 720 ouest, divergence vers l'autoroute 15 nord (0,6 km)	Correctifs inclus dans le réaménagement géométrique du complexe Turcot
Montréal	15	Autoroute 15 sud, divergence vers l'autoroute 720 est (0,6 km)	Correctifs inclus dans le réaménagement géométrique du complexe Turcot
Montréal	15	Autoroute 15 sud - De La Vérendrye (1,3 km)	Correctifs inclus dans le réaménagement géométrique du complexe Turcot
Sainte-Cécile-de-Milton	137	De 400 mètres au nord du 3e Rang à 200 mètres au sud de la rue Lachapelle	Réaménagement géométrique de l'intersection et reconstruction de la route

Municipalité	Route	Localisation	Intervention
Salaberry-de-Valleyfield	201	Intersection de la route 201 et du boulevard du Bord-de-l'Eau	Réaménagement géométrique de l'intersection
Sainte-Geneviève-de-Berthier	158	Intersection des routes 158 et 345	Réaménagement de l'intersection en carrefour giratoire
Mont-Tremblant	117	Intersection de la route 117 et de la rue Vaillancourt	Réaménagement de l'intersection en carrefour giratoire
Plaisance	148	Courbes près de la montée Saint-François	Correction de courbes
Compton	147	À 200 mètres au sud de l'agglomération de Compton	Correctifs inclus dans la reconstruction de la route
Rivière-Héva	117	Courbe Brière	Correction d'une courbe
Rouyn-Noranda	117	Entre l'avenue du Lac et l'avenue Dallaire, et l'intersection des rues Gamble, Québec et Rideau	Correctifs inclus dans la construction d'une voie de contournement
Notre-Dame-du-Mont-Carmel	157	Intersection de la route 157 et du rang Saint-Félix	Réaménagement géométrique de l'intersection
Hérouxville	153	Intersection de la route 153 et du rang Saint-Pierre	Construction d'un îlot de séparation
Saint-Georges	271	Intersection de la route 271 et des rangs Sainte-Anne et Saint-Guillaume	Réaménagement géométrique de l'intersection
Lac-Pikauba	175	Intersection des routes 169 et 175	Réaménagement géométrique de l'intersection
Sainte-Catherine-de-la-Jacques-Cartier	367	De la voie ferrée à la route Grand-Capsa	Correctifs inclus dans la construction d'une route de contournement
Saint-Esprit	158	Intersection de la route 158 et du rang de la Côte-Saint-Louis	Réaménagement de l'intersection en carrefour giratoire

Municipalité	Route	Localisation	Intervention
Drummondville	122	Intersection de la route 122 et du boulevard Foucault	Réaménagement géométrique de l'intersection
Saguenay	47340 et 47350	Intersection du chemin Saint-Léonard et chemin Dam II	Correction du dévers et aménagement des abords de la route
Yamachiche	138	Intersection de la route 138 et de la rue Desaulniers	Correction du profil vertical, réaménagement géométrique de l'intersection
Saint-Adelphe	352	Route 352, face au numéro d'immeuble 700	Correction d'une courbe et du profil vertical
Saint-Joseph-du-Lac	640	Intersection de l'autoroute 640 et de la route 344	Construction d'un carrefour giratoire
Courcelles	108	Courbe près de la rivière aux Bluets	Correction d'une courbe sous-standard et construction d'une voie auxiliaire
Stoke	216	Du ruisseau Dorman à la rue du Mont-Dufresne	Reconstruction du profil rural et correction du profil vertical
Gaspé	132	Traverse de Saint-Majorique	Aménagement des abords de la route
Carleton-sur-Mer et Bonaventure	132	Deux secteurs de la baie des Chaleurs	Aménagement de haies brise-vent
Baie-du-Febvre	255	Intersection de la route 255 et du chemin du Pays-Brûlé	Installation de feux clignotants
Sainte-Ursule	348	Intersection des routes 348 et Gérin	Réaménagement géométrique de l'intersection
Franquelin	138	Près des lacs Thompson et la Ligne, du kilomètre 805 au kilomètre 808	Correction de courbes sous-standards
Port-Cartier	138	À 500 m à l'ouest et à 900 m à l'est de la rivière Riverin	Reconstruction du profil rural

Municipalité	Route	Localisation	Intervention
Beaupré	138	Intersection de la route 138 et de la rue de l'école secondaire Mont-Sainte-Anne	Installation de feux de circulation avec voie de virage à gauche
Saint-Bernard-de-Lacolle	202	Intersection de la route 202 et des bretelles de la sortie n° 6 de l'autoroute 15 sud	Installation d'un feu clignotant
Plaisance	148	Limite ouest de Plaisance jusqu'au pont de Plaisance	Correction de courbes
Pontiac	148	Entre le chemin Terry-Fox et le chemin Maple	Reconstruction du profil rural
Lochaber-Partie-Ouest	148	Intersection de la route 148 et de la montée Berndt	Réaménagement géométrique de l'intersection
Ascot Corner	112	Intersection de la route 112 et du chemin Galipeau	Construction d'une voie de virage et d'une bande centrale, et installation de feux de circulation
Sherbrooke	222	Intersection de la route 222, des bretelles d'accès et de sortie de l'autoroute 55 en direction sud et de la rue du Fer-Droit	Installation de feux de circulation
Cap-Chat	132	Secteurs des Cabines Goémons vers l'est	Aménagement des abords de la route (brise-vent)
L'Ange-Gardien	309	Intersection de la route 309 et de l'avenue de l'Ange-Gardien	Réaménagement de l'intersection (construction d'un îlot de déviation)
Sherbrooke	216	Intersection de la route 216, de la rue Labbé et de la rue Felton	Construction d'un carrefour giratoire
Mont-Tremblant	117	Intersection de la route 117 et de la rue Siméon	Réaménagement de l'intersection en carrefour giratoire

Centre de gestion de l'équipement roulant

Rapport annuel de gestion 2012 2013

Table des matières

Le mot du directeur 171

La déclaration de la direction 173

Le rapport de mission d'examen de PricewaterhouseCoopers 175

La présentation de l'organisation 176

Le comité consultatif 176

La structure de l'organisation et les ressources humaines 177

Les faits saillants 179

Le profil de la clientèle 2012-2013 pour chacun des produits et services 180

Les relations avec la clientèle 184

Le profil du parc de véhicules 186

Les acquisitions et les ventes de véhicules 188

Les réalisations en 2012-2013 189

Les perspectives pour 2013-2014 204

Les états financiers 2012-2013 205

Le mot du directeur

L'année 2012-2013 a donné lieu à de nombreux événements pour l'unité autonome de service (UAS) qu'est le Centre de gestion de l'équipement roulant (CGER).

Nous avons poursuivi l'implantation de la réorganisation administrative visant à consolider nos activités d'exploitation, de service à la clientèle et de développement des affaires. À l'image des années antérieures et comme indiqué au Plan d'action 2012-2013, c'est avec fierté que je suis en mesure d'indiquer qu'à l'exception de la performance opérationnelle, toutes les autres cibles de performance ont été atteintes, voire dépassées. Notons, entre autres, le taux de satisfaction globale de la clientèle qui est de 97 % pour une cible de 94 %, le pourcentage de la masse salariale consacrée à la formation qui est de 4,0 % pour une cible de 2,5 %, et la performance financière qui a permis d'assurer l'autofinancement tout en générant un léger excédent.

Il va sans dire que ces résultats appartiennent à l'ensemble des employés du CGER. Grâce à leur professionnalisme et leur mobilisation à offrir les meilleurs services possible à la clientèle, l'organisation atteint ses cibles de performance.

Enfin, plusieurs dossiers majeurs ont progressé de façon significative, plus particulièrement la mise en œuvre du plan stratégique de communication, l'implantation du système de coût de revient de nos produits et services et la réalisation du plan de formation pour l'ensemble de nos employés.

En résumé, à l'instar des années précédentes, nous aurons livré, en 2012-2013, d'excellents résultats, avec le concours de tous les employés du CGER.

PAUL-YVAN DESCHÊNES
Directeur
Québec, mai 2013

La déclaration de la direction

Ce document constitue le seizième rapport annuel de gestion du Centre de gestion de l'équipement roulant. Les résultats, l'information et les états financiers du Fonds de gestion de l'équipement roulant qui y sont présentés relèvent de la responsabilité du directeur, du directeur de l'exploitation et des services à la clientèle ainsi que des chefs de service du CGER. Ces derniers sont donc tous cosignataires de cette déclaration. Leur responsabilité porte sur l'exactitude, l'intégralité et la fiabilité des données présentées dans le rapport ainsi que sur la reddition de comptes annuelle quant aux résultats attendus et convenus dans le Plan d'action 2012-2013.

La direction du CGER a maintenu, tout au long de l'année 2012-2013, des systèmes d'information et des mesures de contrôle destinés à assurer l'atteinte des objectifs fixés dans l'entente de gestion et dans le plan d'action.

De plus, la firme PricewaterhouseCoopers s'est assurée du caractère plausible et de la cohérence de l'information présentée dans le présent rapport, sauf pour ce qui est de la section sur les états financiers 2012-2013. Au terme de sa mission d'examen, elle a produit un rapport de validation.

À notre avis, les données présentées dans le Rapport annuel de gestion 2012-2013 correspondent à la situation telle qu'elle se présentait au 31 mars 2013.

Le directeur,

PAUL-YVAN DESCHÊNES

Le directeur de l'exploitation et des services à la clientèle,

CHRISTIAN WAFER

Le chef du Service de l'ingénierie et des acquisitions,

MARC-ANDRÉ BOIS, ingénieur

Le chef du Service de soutien à la gestion,

FRANÇOIS WISEMAN

Le rapport de mission d'examen de PricewaterhouseCoopers s.r.l./s.e.n.c.r.l.

À la demande du ministère des Transports du Québec, nous avons procédé à l'examen des données et des explications contenues dans le rapport annuel de gestion du Centre de gestion de l'équipement roulant (CGER) pour l'exercice clos le 31 mars 2013, excluant les états financiers du Fonds de gestion de l'équipement roulant, qui n'ont pas été audités. La responsabilité de l'exactitude, de l'intégralité et de la divulgation de ces données incombe à la direction du CGER. Notre examen a été effectué conformément aux normes d'examen généralement reconnues du Canada et a donc consisté essentiellement en demandes d'informations, procédures analytiques et entretiens portant sur les informations qui nous ont été fournies par le CGER.

Un examen ne constitue pas un audit et, par conséquent, nous n'exprimons pas une opinion d'audit sur les données contenues dans le Rapport annuel de gestion pour l'exercice clos le 31 mars 2013 du CGER.

Au cours de notre examen, nous n'avons rien relevé qui nous porte à croire que les données et les explications contenues dans le Rapport annuel de gestion du CGER pour l'exercice clos le 31 mars 2013, excluant les états financiers du Fonds de gestion de l'équipement roulant, ne sont pas plausibles et cohérentes, dans tous leurs aspects significatifs.

PricewaterhouseCoopers s.r.l./s.e.n.c.r.l.[1]

Québec (Québec)
Le 7 août 2013

[1] CPA auditeur, CA, permis de comptabilité publique no A118597

PricewaterhouseCoopers LLP/s.r.l./s.e.n.c.r.l.
Place de la Cité, Tour Cominar, 2640, boulevard Laurier, bureau 1700, Québec (Québec) Canada G1V 5C2
TÉL. : +1 418 522-7001, TÉLÉC. : +1 418 522-5663

« PwC » s'entend de PricewaterhouseCoopers LLP/s.r.l./s.e.n.c.r.l., une société à responsabilité limitée de l'Ontario.

La présentation de l'organisation

Le Centre de gestion de l'équipement roulant (CGER) a été la première unité autonome de service relevant du ministère des Transports du Québec (MTQ). Il gère un parc de quelque 9 605 véhicules et équipements connexes. De ce nombre, 7 434 véhicules et équipements lui appartiennent, tandis que les 2 171 autres sont entretenus et réparés selon une tarification horaire. Un réseau de 65 ateliers de mécanique et de fabrication, répartis sur l'ensemble du territoire québécois, fait également partie du CGER.

La mission, la vision, les objectifs généraux et les valeurs de l'organisation sont présentés à la rubrique « Profil » de la section « Qui sommes-nous? » du site Internet du CGER, au www.cgermtq.gouv.qc.ca.

Le comité consultatif

Pour favoriser une gestion éclairée du CGER, un comité consultatif doit conseiller la sous-ministre sur les cibles et les objectifs annuels qui doivent être fixés. Il doit également donner son avis sur le plan d'action et les résultats atteints par le CGER. Nommés par la sous-ministre des Transports, les membres de ce comité sont des représentants de l'industrie de la fabrication et de la gestion d'équipement roulant ainsi que de la clientèle et du personnel du CGER. Le directeur du CGER participe aux délibérations du comité. En 2012-2013, ce dernier était formé des membres suivants :

MAXIME DÉSY, conseiller, Syndicat de la fonction publique du Québec;

MICHEL DUMAS, chef du Service de l'approvisionnement et de la logistique, Sûreté du Québec;

GUY CHARBONNEAU, directeur des travaux publics, Ville de Montréal;

JEAN ROBITAILLE, ingénieur;

RÉMY SYLVAIN, directeur par intérim, Île-de-Montréal – Service de l'exploitation, ministère des Transports du Québec.

La rencontre du comité consultatif 2012

Le directeur du CGER a rencontré les membres du comité consultatif pour leur présenter les résultats atteints au regard du Plan d'action 2011-2012 ainsi que les objectifs et les indicateurs prévus dans le Plan d'action 2012-2013. Les membres se sont montrés satisfaits des résultats obtenus au cours de la dernière année.

En ce qui a trait à la réorganisation administrative, les membres ont été avisés qu'elle sera complétée au printemps 2013. Le dossier du coût de revient a également été discuté, à savoir que depuis 2011-2012, en partenariat avec l'École nationale d'administration publique (ENAP), un travail colossal est en cours afin de doter le CGER d'un modèle de coût de revient. Comme autres points d'information abordés : la formation des gestionnaires, des responsables de secteur et particulièrement des mécaniciens et des répartiteurs. En effet, une formation s'adressant aux mécaniciens et aux répartiteurs a été développée en collaboration avec le Réseau national des services aux entreprises. Pour ce qui est du plan de formation du personnel d'encadrement, il s'agit d'un processus en continu ayant comme objectif l'application d'une gestion en cohérence avec les préoccupations du CGER en matière de ressources humaines, soit la mobilisation, l'engagement et la responsabilisation de son personnel.

La structure de l'organisation et les ressources humaines

Le CGER est composé d'un centre administratif situé à Québec et de 65 ateliers de mécanique et de fabrication répartis dans 14 zones d'exploitation régionale. La clientèle peut donc bénéficier des services du CGER partout au Québec. La carte des régions où le CGER offre ses services se trouve à la rubrique « Ateliers de mécanique » de son site Internet, au www.cgermtq.gouv.qc.ca.

Au 31 mars 2013, le CGER comptait 451 employés, dont plus de 300 travaillent dans les ateliers de mécanique. Comme l'annonçait le CGER dans son Plan d'action 2011-2012, une nouvelle structure a été mise en place. Les points saillants de cette réorganisation administrative sont la création de la Direction de l'exploitation et des services à la clientèle et des trois services régionaux. L'augmentation de 16 effectifs est en majeure partie attribuable à la dotation des postes vacants résultant de cette réorganisation.

Le CGER compte quelque 450 employés, dont plus de 300 travaillent dans les ateliers de mécanique.

Effectif du Centre de gestion de l'équipement roulant par catégorie d'emploi et selon le statut au 31 mars

	Effectif							
	Permanent		Occasionnel		Total		Pourcentage (%)	
Catégorie d'emploi	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012
Cadres	26	22	1	1	27	23	6,00	5,29
Professionnels	27	22	4	3	31	25	6,87	5,74
Fonctionnaires	42	45	38	30	80	75	17,73	17,25
Ouvriers	127	134	186	178	313	312	69,40	71,72
TOTAL	**222**	**223**	**229**	**212**	**451**	**435**	**100,00**	**100,00**
POURCENTAGE (%)	**49,22**	**51,26**	**50,78**	**48,74**	**100,00**	**100,00**		

Effectif du Centre de gestion de l'équipement roulant par unité administrative au 31 mars

Unité administrative	TOTAL	
	2013	2012
Direction	5	5
Service du soutien à la gestion	36	34
Service de l'ingénierie et des acquisitions	23	22
Direction de l'exploitation et des services à la clientèle	18	13
Service régional de Québec et de l'Est	7	6
Zone de la Côte-Nord	16	17
Zone de la Gaspésie–Îles-de-la-Madeleine	19	18
Zone du Bas-Saint-Laurent	17	18
Zone de Québec	42	44
Zone du Saguenay–Lac-Saint-Jean–Chibougamau	17	15
Service régional du Centre-du-Québec	5	3
Zone de la Chaudière-Appalaches	25	25
Zone de la Mauricie–Centre-du-Québec–Lanaudière	22	26
Zone de l'Estrie	22	21
Zone de la Montérégie	29	28
Fabrication	20	19
Service régional de Montréal et de l'Ouest	6	5
Zone de Montréal	42	41
Zone des Laurentides–Outaouais	37	35
Zone de l'Est-de-l'Abitibi	19	18
Zone de l'Ouest-de-l'Abitibi–Témiscamingue	24	22
TOTAL	**451**	**435**

Effectif du Centre de gestion de l'équipement roulant par catégorie d'emploi et selon le sexe au 31 mars

Catégorie d'emploi	Effectif							
	Femmes		Hommes		Total		Pourcentage (%)	
	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012
Cadres	0	0	27	23	27	23	6,00	5,29
Professionnels	12	10	19	15	31	25	6,87	5,74
Fonctionnaires	49	47	31	28	80	75	17,73	17,25
Ouvriers	3	3	310	309	313	312	69,40	71,72
TOTAL	**64**	**60**	**387**	**375**	**451**	**435**	**100,00**	**100,00**
POURCENTAGE (%)	**14,19**	**13,79**	**85,81**	**86,21**	**100,00**	**100,00**		

Des tableaux détaillés présentant l'effectif du CGER se trouvent à la rubrique « Profil des ressources humaines » de la section « Qui sommes-nous? » du site Internet du CGER, au www.cgermtq.gouv.qc.ca.

Les faits saillants

Réorganisation administrative

Des efforts considérables ont été déployés au cours de l'année dans le but de poursuivre le processus de mise en place de réorganisation administrative. Cette dernière vise la consolidation de nos activités d'exploitation, des services offerts à notre clientèle ainsi que le développement des affaires de l'organisation.

Révision de la gouvernance

Des discussions ont eu lieu à l'été 2012 avec le Secrétariat du Conseil du trésor et les autorités du ministère des Transports en ce qui a trait au changement de statut de gouvernance du CGER. Celles-ci ont été suspendues à la suite de l'annonce de la création d'une agence des transports.

Qualité du service à la clientèle

Dans un souci d'amélioration du service offert à notre clientèle, nous avons réalisé, en mars 2013, un sondage auprès de notre clientèle. Les résultats ainsi obtenus nous permettront de développer et de mettre en place des leviers d'amélioration afin que nos clients se sentent écoutés et soutenus dans leurs activités quotidiennes en ce qui a trait à leur utilisation de nos produits et services.

Au printemps 2013, le CGER a effectué un sondage électronique auprès de sa clientèle.

Formation

Un bon nombre de mécaniciens et de répartiteurs ont bénéficié d'une formation sur mesure favorisant le développement des compétences stratégiques en atelier de mécanique. Également, un programme de développement des compétences de gestion a été élaboré en collaboration avec L'ENAP.

Amélioration continue

Dans le but de réduire ses coûts d'exploitation et d'améliorer la performance de ses processus opérationnels, le CGER a poursuivi l'implantation de processus d'amélioration continue, soit la méthode Kaizen, dans ses ateliers de mécanique. En 2012-2013, la méthode Kaizen a été appliquée dans six ateliers, soit ceux de Cabano, Gaspé, Roberval, Gatineau, Sherbrooke et Saint Jean-sur-Richelieu.

Communications

L'année 2012-2013 a été une année stratégique pour le secteur des communications. Entre autres réalisations, notons le développement d'une nouvelle image de marque, notre présence et notre participation comme conférencier à divers événements, l'élaboration et la mise en place d'un plan stratégique de communication, l'amélioration des communications internes et la refonte de notre site Internet.

Coût de revient

Depuis le dépôt, en mars 2012, d'un modèle de coût de revient, nous avons travaillé à intégrer les résultats financiers de chacune des années financières terminées. Ce modèle devient donc un outil de gestion de référence dans la prise de décision quant au développement des affaires, à la rentabilité de nos produits et services ainsi qu'à la mesure de performance de la gestion opérationnelle de nos ateliers de mécanique.

Intégration des véhicules électriques

À la suite de l'entente conclue entre le CGER et le ministère des Ressources naturelles pour l'intégration de 100 véhicules électriques dans les ministères et organismes, le CGER a investi beaucoup d'énergie dans la promotion de l'utilisation des véhicules électriques, tant auprès de sa clientèle actuelle qu'auprès d'une clientèle potentielle.

Le profil de la clientèle 2012-2013 pour chacun des produits et services

Le CGER offre les produits et les services suivants : la location clés en main de véhicules, la réparation et l'entretien de véhicules selon une tarification horaire, l'analyse en gestion de parc de véhicules, la formation des conducteurs, la fourniture de carburant et les services de génie-conseil.

La description de chacun des produits et des services se trouve à la section « Produits et services » du site Internet du CGER, au www.cgermtq.gouv.qc.ca.

La location clés en main de véhicules et d'équipements connexes

La location clés en main tient compte de tous les frais inhérents à la possession d'un véhicule, à l'exception du coût du carburant. Les clients peuvent ainsi se concentrer sur leur mission pendant que la gestion des véhicules est confiée à des spécialistes. Le prix de location couvre la gestion globale des véhicules, dont :

- le suivi du programme d'entretien préventif;
- les réparations mineures et majeures;
- la vérification mécanique;
- le coût d'acquisition du véhicule;
- les coûts de réparation et de remplacement en cas d'accident (s'il ne s'agit pas d'une utilisation abusive);
- l'immatriculation;

- le service de dépannage 24 heures sur 24 et 7 jours sur 7;
- les services de génie-conseil (détermination du besoin technique, production du devis et des spécifications d'achat, et modification ou adaptation d'un équipement);
- la présentation des véhicules spécialisés par un formateur du CGER;
- l'identification visuelle des véhicules.

Au 31 mars 2013, le CGER avait 331 ententes de service de location clés en main actives, dont 219 avec des ministères et des organismes autres que le ministère des Transports du Québec et le secteur municipal. Ces ententes représentaient, à la même date, 6 500 véhicules et équipements connexes. En 2012-2013, le revenu annuel résultant de la location clés en main a atteint 86 516 652 $.

Clientèle pour la location clés en main au 31 mars

Type d'organisation (nombre pour 2012-2013)	Ententes	Véhicules	Ententes	Véhicules
	2012-2013		2011-2012	
Ministère des Transports (1)*	49	3 908	51	3 766
Autres ministères (16)	124	557	124	541
Organismes (18)	48	237	45	205
Organismes liés au réseau de la santé et des services sociaux (39)	38	279	38	306
Organismes liés au réseau de l'éducation (8)	8	18	9	21
Organismes municipaux (5)	5	21	7	25
Municipalités (51)	58	1 463	55	1 420
Organismes fédéraux et amérindiens (1)	1	17	1	13
TOTAL (139)	**331**	**6 500**	**330**	**6 297**

* La diminution du nombre d'ententes avec le ministère des Transports est le résultat de regroupement d'ententes visant l'allégement de la structure administrative du MTQ.

Un tableau présentant chacun des clients du CGER se trouve dans la section « Profil de la clientèle » à la rubrique « Qui sommes-nous? » du site Internet du CGER au www.cger.mtq.gouv.qc.ca.

La réparation et l'entretien de véhicules selon une tarification horaire

En 2012-2013, le CGER a réparé et entretenu 2 171 véhicules et équipements connexes. Plusieurs clients de la location clés en main ont également fait appel à ce service pour procéder à des ajouts ou des modifications à leurs véhicules et équipements. Le service d'entretien et de réparation selon une tarification horaire a ainsi généré des revenus de 6 500 099 $.

Clientèle pour la réparation et l'entretien selon une tarification horaire

Type d'organisation (nombre pour 2012-2013)	Nombre de véhicules réparés ou entretenus	
	2012-2013	2011-2012
Ministère des Transports (1)	296	286
Autres ministères (4)	433	459
Organismes (14)	1 057	992
Organismes liés au réseau de la santé et des services sociaux (10)	39	39
Organismes liés au réseau de l'éducation (7)	68	74
Organismes municipaux (3)	19	25
Municipalités (22)	236	245
Organismes fédéraux et amérindiens (2)	23	24
TOTAL (63)	**2 171**	**2 144**

Un tableau présentant chacun des clients du CGER se trouve dans la section « Profil de la clientèle » à la rubrique « Qui sommes-nous? » du site Internet du CGER au www.cger.mtq.gouv.qc.ca.

L'analyse en gestion de parc de véhicules

En 2012-2013, le CGER n'a effectué aucune analyse pour sa clientèle, affectant plutôt ses ressources à différents projets internes.

La formation des conducteurs

Au cours de l'année, plusieurs unités du ministère des Transports, de villes ou d'organismes ont eu recours aux services de formation. Vingt et un types de formations ont été offerts à 196 participants.

Les présentations de véhicules ou équipements neufs sont faites par les formateurs du Secteur de la formation des conducteurs. En 2012-2013, 70 présentations ont été données à 517 personnes aux quatre coins de la province. Les présentations d'équipements et de machineries spécialisés sont, quant à elles, faites par les fournisseurs.

En plus des formations et des présentations de véhicules, des évaluations de conducteurs de véhicules et d'équipements mobiles (CVEM I et II) ont eu lieu pour le ministère des Transports au cours de l'été 2012; 436 candidats ont été évalués, pour un total de 628 heures d'évaluations.

Les revenus totaux découlant du secteur de la formation des conducteurs en 2012-2013 s'élèvent à 128 088 $.

Par ailleurs, en 2012-2013, le Secteur de la formation des conducteurs a réalisé six capsules vidéo de formation, disponibles pour le personnel du CGER :

- Citerne 11-3010;
- Opérations des camions de déneigement;
- Transmission automatisée;
- Système multibenne;
- Versoir sous châssis;
- Camion brosse.

Le CGER continue de répondre aux demandes de la clientèle en ce qui a trait à la formation ou aux évaluations de conducteurs. Les mêmes principes sont maintenus quant à la formation donnée à la clientèle du CGER, c'est-à-dire que si des dommages répétés sont causés à un véhicule lourd, à un véhicule-outil ou à un véhicule spécialisé, ou encore si ces derniers nécessitent des réparations fréquentes, le CGER offre une formation sans frais aux conducteurs concernés. Les avantages pour la clientèle sont :

- la conformité avec la réglementation (telle la Loi concernant les propriétaires, les exploitants et les conducteurs de véhicules lourds);
- l'augmentation de sa productivité;
- la réduction de ses coûts d'exploitation;
- la diminution de ses coûts de carburant;
- l'acquisition de bonnes habitudes de conduite;
- la réduction du nombre de bris et d'accidents;
- l'accroissement de la disponibilité de ses véhicules et équipements connexes.

Un tableau présentant les formations données en 2012-2013 et le nombre de participants qui les ont suivies se trouvent à la rubrique « Profil de la clientèle » de la section « Qui sommes-nous? » du site Internet du CGER au www.cger.mtq.gouv.qc.ca.

La fourniture de carburant

Consommation par type de carburant

Type d'organisation (nombre pour 2012-2013)	Nombre de litres consommés					
	Essence	Diésel	Total	Essence	Diésel	Total
	2012-2013			2011-2012		
Ministère des Transports (1)	6 449 423	6 563 128	13 012 551	6 248 535	6 230 190	12 478 725
Autres ministères (9)	373 923	41 182	415 105	341 661	40 992	382 653
Organismes (14)	783 354	14 903	798 257	732 075	13 201	745 276
Organismes liés au réseau de la santé et des services sociaux (17)	57 498	38 633	96 131	56 773	41 053	97 826
Organismes liés au réseau de l'éducation (5)	42 468	59 117	101 585	34 689	38 555	73 244
Organismes municipaux (3)	3 685	2 776	6 461	3 813	2 402	6 215
Municipalités (14)	142 517	249 787	392 304	131 397	230 751	362 148
Consommation par le CGER (1)	265 246	81 351	346 597	274 314	102 573	376 887
TOTAL (64)	**8 118 114**	**7 050 877**	**15 168 991**	**7 823 257**	**6 699 717**	**14 522 974**

De l'information supplémentaire sur ce service se trouve à la rubrique « Profil de la clientèle » de la section « Qui sommes-nous? » du site Internet du CGER, au www.cger.mtq.gouv.qc.ca.

Les services de génie-conseil

Les services de génie-conseil prennent principalement la forme d'un soutien au produit « location clés en main » donné par des ingénieurs et des techniciens expérimentés. Ces derniers s'assurent de produire des plans et devis intégrant les derniers développements technologiques disponibles. Leur expertise est aussi sollicitée pour répondre aux besoins spécifiques de certains clients pour l'élaboration, entre autres, de devis et de suivis de fabrication.

Les relations avec la clientèle

Le Centre de gestion de l'équipement roulant accorde une priorité à la qualité des produits et services offerts, qui sont orientés vers les besoins et la satisfaction de sa clientèle. Cela se traduit, notamment, par la mise en application de la déclaration de services à la clientèle et de la gestion des plaintes ainsi que par la disponibilité d'un service de dépannage et de conseillers à la clientèle.

La déclaration de services à la clientèle

Le 1er avril 2001, le CGER s'est doté d'une déclaration de services à la clientèle. Mise à jour le 1er avril 2007, elle exprime la volonté du CGER d'accorder la priorité à la qualité des produits et des services qu'il offre en plaçant le client au cœur de ses préoccupations. Cette déclaration confirme les principaux engagements du CGER envers sa clientèle. Ceux-ci sont le fruit d'une réflexion d'équipe et reflètent les besoins exprimés par les clients. Avec cette déclaration, le CGER entend répondre aux attentes de sa clientèle et indiquer de quelle manière il compte y parvenir.

Les engagements à ce chapitre figurent à la rubrique « Déclaration de services à la clientèle » de la section « Service à la clientèle » du site Internet du CGER, au www.cger.mtq.gouv.qc.ca.

Les résultats pour l'année 2012-2013 au regard de ces engagements se trouvent dans la section « Les résultats 2012-2013 des engagements particuliers énoncés dans la Déclaration de services à la clientèle » du présent document.

La gestion des plaintes

En 2012-2013, le CGER a reçu trois plaintes écrites.

Description de la plainte	Nombre
Le délai de livraison	1
Les explications reçues du personnel des ateliers de mécanique	1
Le service de dépannage mécanique 1 888 314-CGER	1
TOTAL	**3**

Il est à noter que les trois plaintes reçues provenaient de clients travaillant pour d'autres ministères et organismes publics, aucune plainte ne provenait du ministère des Transports.

En ce qui a trait à l'engagement du CGER quant au délai de réponse aux plaintes, les résultats se trouvent dans la section « Les réalisations en 2012-2013 », à l'engagement 4 de la sous-section « Les résultats 2012-2013 des engagements particuliers énoncés dans la Déclaration de services à la clientèle » du présent rapport annuel.

Le service de dépannage mécanique

Le CGER offre à sa clientèle un service de dépannage 24 heures sur 24 et 7 jours sur 7 pour toute réparation ou tout remorquage d'un véhicule ou d'un équipement connexe qu'il a loué. Le client n'a qu'à communiquer avec le service de dépannage du CGER en composant le 1 888 314-CGER (2437), peu importe l'heure et l'endroit où il se trouve au Québec.

De l'information concernant le nombre d'appels reçus en 2012-2013 se trouve à la rubrique « Profil de la clientèle » de la section « Qui sommes-nous? » du site Internet du CGER, au www.cger.mtq.gouv.qc.ca.

Les conseillers à la clientèle

Répartis dans chacun des services régionaux, les conseillers à la clientèle possèdent l'expertise nécessaire pour accompagner la clientèle du CGER dans la prise de décisions et répondre aux différentes interrogations concernant la gestion de parc et les besoins en matière de véhicules et d'équipements connexes. Ils assurent également le suivi auprès du client en ce qui a trait à la conformité des véhicules.

Le profil du parc de véhicules

Le parc, qui comprend les véhicules en location ou disponibles, les véhicules de prêt et ceux que le CGER utilise, comptait 7 434 unités au 31 mars 2013.

Parc de véhicules du Centre de gestion de l'équipement roulant au 31 mars par super catégorie

Super catégorie	Location au MTQ		Location à d'autres clients		Véhicules de prêt		Véhicules disponibles		Véhicules utilisés par le CGER		TOTAL	
	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012
Véhicule léger	1 448	1 404	1 466	1 430	53	58	412	393	155	142	3 534	3 427
Camion	394	379	155	152	19	22	18	14	2	1	588	568
Matériel-outil remorqué	134	134	17	16	0	0	7	9	9	10	167	169
Matériel remorqué	240	231	33	28	0	1	7	7	1	3	281	270
Véhicule-outil	207	203	221	220	6	6	18	20	16	19	468	468
Équipement	1 437	1 368	655	643	75	88	117	124	15	15	2 299	2 238
Matériel divers	48	47	45	42	0	0	1	1	3	3	97	93
TOTAL	**3 908**	**3 766**	**2 592**	**2 531**	**153**	**175**	**580***	**568**	**201****	**193**	**7 434**	**7 233**

* Il est important de noter que plusieurs des véhicules qui ont été loués à court terme en 2011-2012 et en 2012-2013 étaient disponibles au 31 mars de chaque année. Ces véhicules sont loués pour des périodes variant de 6 à 10 mois, normalement de mai à novembre.

** Plusieurs unités, autres que les véhicules légers, sont partagées avec des clients pour échange de services.

Un tableau plus détaillé du parc de véhicules se trouve dans la section « Profil du parc de véhicules » à la rubrique « Qui sommes-nous? » du site Internet du CGER au www.cger.mtq.gouv.qc.ca.

Le rajeunissement du parc de véhicules

Chaque année, le CGER détermine les véhicules à remplacer en raison de leur âge. Il accorde la priorité à certaines catégories essentielles à l'exécution des travaux, comme les camions de déneigement. L'état des véhicules dont le délai de remplacement approche est ensuite évalué, puis un calendrier des achats est établi.

Le tableau suivant présente le rajeunissement, au cours des trois dernières années, du parc de véhicules du ministère des Transports pour les principales catégories. Les véhicules de prêt, les véhicules disponibles et ceux que le CGER utilise sont considérés comme faisant partie de ce parc.

Rajeunissement du parc de véhicules du ministère des Transports au cours des trois dernières années, y compris les véhicules utilisés par le Centre de gestion de l'équipement roulant

Catégorie	Âge moyen			Durée de vie optimale*	Pourcentage des véhicules ayant dépassé leur durée de vie optimale (%)		
	2012-2013	2011-2012	2010-2011		2012-2013	2011-2012	2010-2011
Automobile	4,1	4,4	4,2	9	0,99	2,33	3,74
Camionnette	3,6	3,5	3,5	9	2,69	2,87	2,56
Fourgonnette	4,6	4,6	4,1	11	1,11	1,46	0,20
Camion 6-roues	8,5	8,6	8,6	15	7,24	7,89	9,26
Camion 10-roues	6,9	7,4	7,7	10	39,92	35,56	19,66
Niveleuse	8,1	9,4	9,9	15	0,00	6,90	0,00
Chargeuse	6,7	6,3	6,6	15	3,85	5,13	9,33
Pelle	7,9	11,6	10,6	18	0,00	0,00	0,00

* Une révision de la durée de vie optimale de remplacement par catégorie de véhicules a été effectuée. Les pourcentages des véhicules ayant dépassé leur durée de vie optimale des années antérieures ont été ajustés.

Entre 2010 et 2013, l'âge moyen pondéré des véhicules présentés au tableau précédent est demeuré stable à 4,8 ans. Le pourcentage de véhicules ayant dépassé leur durée de vie optimale se situait entre 5 et 7 % durant cette même période.

Les véhicules à taux horaire

En plus des 7 434 unités que possède le CGER, 2 171 véhicules et équipements connexes appartenant à divers ministères et organismes publics ont été réparés ou entretenus selon une tarification horaire dans les ateliers de mécanique du CGER. Le tableau ci-dessous présente la répartition de ces 2 171 unités par super catégorie de véhicules.

Véhicules réparés ou entretenus par le Centre de gestion de l'équipement roulant selon une tarification horaire au 31 mars

Super catégorie	Nombre de véhicules	
	2013	2012
Véhicule léger	1 582	1 571
Camion	77	72
Matériel-outil remorqué	143	162
Matériel remorqué	199	167
Véhicule-outil	70	74
Équipement	47	51
Matériel divers	53	47
TOTAL	**2 171**	**2 144**

Les acquisitions et les ventes de véhicules

Les acquisitions

En 2012-2013, le CGER a acheté 958 véhicules et équipements connexes, dont la valeur totale se chiffre à 37 999 737 $. De ce nombre, 491 ont été acquis pour le ministère des Transports, pour une somme de 20 267 826 $. Le CGER a également fait l'acquisition de 467 véhicules et équipements connexes pour d'autres ministères ou organismes publics, pour une somme de 17 731 911 $.

Acquisitions selon la super catégorie

	Ministère des Transports		Autres clients		Total	
Super catégorie	Acquisitions	Coût ($)	Acquisitions	Coût ($)	Acquisitions	Coût ($)
Véhicule léger	191	5 808 018	348	10 090 486	539	15 898 504
Camion	56	6 171 071	18	2 053 199	74	8 224 270
Matériel-outil remorqué	18	275 891	1	37 000	19	312 891
Matériel remorqué	22	471 638	3	136 070	25	607 708
Véhicule-outil	21	2 674 848	15	2 524 893	36	5 199 741
Équipement	179	4 789 717	65	1 298 556	244	6 088 273
Matériel divers	4	76 643	12	1 563 131	16	1 639 774
Appareillage technologique	0	0	5	28 576	5	28 576
TOTAL	**491**	**20 267 826**	**467**	**17 731 911**	**958**	**37 999 737**

Un tableau plus détaillé sur les acquisitions de véhicules pour le ministère des Transports et d'autres organismes publics par catégorie de véhicules se trouve à la rubrique « Profil du parc de véhicules » de la section « Qui sommes-nous? » du site Internet du CGER, au www.cger.mtq.gouv.qc.ca.

Les ventes

En 2012-2013, le CGER a vendu 843 véhicules et équipements connexes pour une somme nette de 2 943 298 $. Ces unités ont été vendues parce qu'elles avaient dépassé leur durée de vie optimale ou parce que le kilométrage total excédait la valeur maximale à partir de laquelle des réparations majeures doivent être effectuées. De ce nombre, 720 unités ont été vendues dans des ventes aux enchères publiques et ont rapporté 2 668 267 $. Le CGER s'est également départi de 123 véhicules et équipements connexes lors d'autres ventes ou au moyen d'appels d'offres pour une somme de 275 031 $.

Pour la même période, les revenus totaux provenant de la vente de véhicules et d'équipements connexes se sont chiffrés à 3 283 779 $, incluant un montant de 340 481 $ de commissions versé au Centre de services partagés du Québec (CSPQ).

Un tableau plus détaillé sur les revenus tirés de la vente de véhicules et d'équipements par catégorie se trouve à la rubrique « Profil du parc de véhicules » de la section « Qui sommes-nous? » du site Internet du CGER, au www.cger.mtq.gouv.qc.ca.

Les réalisations en 2012-2013

Dans son Plan d'action 2012-2013, le CGER s'est fixé 12 objectifs liés à ses axes d'intervention et à 7 grandes orientations.

Synthèse des résultats obtenus pour les indicateurs

Thème	Objectif	Cible	Résultat
Satisfaction de la clientèle	Maintenir la satisfaction de la clientèle	94 %	97 %
Volume d'affaires	Augmenter les revenus du CGER, sauf ceux provenant du carburant	0 M$	2 323 295 $
Mobilisation du personnel	Obtenir le taux de mobilisation du personnel	Aucune cible en 2012-2013	Indicateur mesuré tous les deux ans. Le prochain sondage sur la mobilisation du personnel sera réalisé en 2013-2014
Expertise et compétence du personnel	Consacrer un pourcentage de la masse salariale à la formation de l'ensemble du personnel	2,5 %	4,0 %
Compétitivité des tarifs de location	Maintenir les taux de location des équipements les plus représentatifs inférieurs à ceux du marché	30 %	33 %
Performance financière	Maintenir le niveau d'autofinancement	100 %	103,45 %
Performance opérationnelle	Maintenir un taux de productivité des ateliers de mécanique semblable à la norme reconnue en Amérique du Nord	80 %	78,2 %
Contrôle des coûts d'exploitation	Obtenir un taux d'augmentation des coûts d'exploitation par unité pondérée* égal ou inférieur au taux de variation des prix à la consommation	≤ 0 %	3,65 % inférieur
Amélioration continue	Implanter la méthode Kaizen dans des ateliers de mécanique	5	6
Veille technologique	Analyser et intégrer, selon le cas, au moins deux innovations dans le domaine des véhicules favorisant le développement technologique	2	2
Développement durable	Installer un système de télémétrie véhiculaire dans des véhicules du parc du CGER	30	35
Veille environnementale	Analyser et intégrer, selon le cas, de nouvelles technologies ou de nouveaux équipements favorisant le développement environnemental	4	4

* Unité pondérée ajustée en fonction de la période d'utilisation appelée ci-après « unité active équivalent temps plein ».

Les résultats détaillés pour les indicateurs 2012-2013

ORIENTATION 1

POURSUIVRE LA QUALITÉ DU SERVICE À LA CLIENTÈLE

Satisfaction de la clientèle

Objectif	Cible	Indicateur	Résultat	Écart
Maintenir la satisfaction de la clientèle	94 %	Pourcentage de clients satisfaits	97 %	+ 3 %

Au printemps 2013, comme tous les 2 ans, le CGER a effectué un sondage auprès de sa clientèle. Le questionnaire électronique de 56 questions a été envoyé à 463 clients. De ce nombre, 137 l'ont rempli, ce qui a donné un taux de réponse de 30 %, comparativement à 27 % en 2010-2011.

Le taux de satisfaction pour l'ensemble des produits et services offerts à la clientèle du CGER est identique à celui observé en 2010-2011, soit 97 %. Il est intéressant de souligner que 39 % de la clientèle s'est déclarée « très satisfaite » en 2012-2013, comparativement à 31 % en 2010-2011.

Satisfaction par produits et services

Produits et services	Taux de satisfaction (%)	
	2012-2013	2010-2011
Location et gestion de parc de véhicules	97	100
Réparation et entretien des véhicules (tarification horaire)	98	98
Distribution de carburant	100	93
Services de soutien technique contre rémunération	88	100
Formation et évaluation des conducteurs	100	90
Communications avec la clientèle	99	97

Par rapport aux résultats du sondage de 2010-2011, on note une amélioration importante du taux de satisfaction pour certains éléments :

	Taux de satisfaction (%)	
	2012-2013	2010-2011
Fiabilité des véhicules (Location et gestion de parc de véhicules)	96	92
Délai de livraison des véhicules lourds (Location et gestion de parc de véhicules)	76	63
Qualité du diagnostic (Réparation et entretien des véhicules)	98	91
Fonctionnement du système de distribution automatisé (Distribution de carburant)	96	90
Documentation remise aux participants (Formation et évaluation des conducteurs)	100	90
Matériel pédagogique utilisé (Formation et évaluation des conducteurs)	100	89
Service de dépannage mécanique 1 888 314-CGER (Communications avec la clientèle)	97	93

Par rapport aux résultats du sondage de 2010-2011, on note une diminution importante du taux de satisfaction pour certains éléments :

	Taux de satisfaction (%)	
	2012-2013	2010-2011
Présentation des nouveaux véhicules (Location et gestion de parc de véhicules)	93	97
Disponibilité des véhicules pour l'hiver (Location et gestion de parc de véhicules)	92	96
Processus de renouvellement de l'entente de service (Location et gestion de parc de véhicules)	93	98
Délai entre la demande et la réponse (Services de soutien technique contre rémunération)	76	91
Souci du CGER de m'impliquer et de m'informer (Services de soutien technique contre rémunération)	82	88

De plus, ce sondage a permis de recueillir 198 commentaires et suggestions. Le CGER portera une attention particulière à tous ces éléments afin de corriger et améliorer ses façons de faire.

ORIENTATION 2

DEVENIR LE GESTIONNAIRE DE PARC DE VÉHICULES DES ORGANISMES PUBLICS

Volume d'affaires

Objectif	Cible	Indicateur	Résultat	Écart
Augmenter les revenus du CGER, sauf ceux provenant du carburant	0 M$	Augmentation des revenus totaux, sauf ceux provenant du carburant	2 323 295 $	S. O.

Le tableau ci-dessous présente les revenus totaux du CGER, excluant ceux provenant du carburant pour 2012-2013 et 2011-2012.

Type de revenu	Revenus ($)	
	2012-2013	2011-2012*
Locations	86 516 652	83 494 376
Réparations	6 500 099	6 803 392
Contributions du gouvernement du Québec	451 485	448 125
Autres revenus	802 097	1 201 145
TOTAL	**94 270 333**	**91 947 038**

*La méthode d'amortissement a été revue, ce qui explique les différences observées par rapport aux valeurs présentées dans le rapport 2011-2012.

L'augmentation des revenus en 2012-2013, excluant le carburant, est de 2 323 295 $. Cette augmentation est calculée en soustrayant les revenus de 2011-2012 de ceux de 2012-2013 (94 270 333 $ – 91 947 038 $).

ORIENTATION 3

PROMOUVOIR L'ACTION RESPONSABLE DE TOUS LES EMPLOYÉS POUR QU'ILS CONTRIBUENT À LA RÉUSSITE DU CGER

Mobilisation du personnel

Objectif	Cible	Indicateur	Résultat	Écart
Obtenir le taux de mobilisation du personnel	Aucune cible en 2012-2013	Taux de mobilisation du personnel	–	–

Cet indicateur est mesuré tous les deux ans. Le prochain sondage aura lieu en 2013-2014.

Expertise et compétence du personnel

Objectif	Cible	Indicateur	Résultat	Écart
Consacrer un pourcentage de la masse salariale à la formation de l'ensemble du personnel	2,5 %	Pourcentage de la masse salariale consacré à la formation	4,00 %	+ 1,5 %

Pour calculer le pourcentage de la masse salariale consacré à la formation, il faut comptabiliser les coûts directs et indirects de formation du personnel et diviser cette somme par la masse salariale du CGER. Les coûts directs correspondent notamment aux frais d'inscription, aux contrats de service de formation et aux honoraires des formateurs. Le salaire des employés et des personnes qui travaillent à la réalisation du plan de développement, les frais de déplacement et les autres frais relatifs à la formation constituent, quant à eux, les coûts indirects.

En 2012-2013, une somme de 921 522 $ a été consacrée à la formation des employés sur une masse salariale totale de 23 042 449 $, ce qui représente 4,00 % de la masse salariale. Les coûts de formation se répartissent de la manière suivante :

Type de formation	Coût ($)	Pourcentage (%)
Informatique		
Bureautique, informatique, système de gestion de parc de véhicules (GUIDE TI)	59 533	6,46
Formation technique		
Mécanique	542 771	58,90
Santé et sécurité au travail	102 008	11,07
Sciences de l'administration		
Gestion	169 826	18,43
Administration, marketing, communication, divers	47 384	5,14
TOTAL	**921 522**	**100,00**

En raison de l'évolution rapide des technologies dans l'industrie de l'automobile et de l'équipement lourd, le CGER a continué d'augmenter les activités de formation dans ce domaine. Afin de maintenir la qualité de son service à la clientèle, il a consacré 58,90 % de ses activités de formation au développement des habiletés techniques en mécanique, comme il avait été prévu dans son plan d'action annuel.

ORIENTATION 4

ÊTRE UN GESTIONNAIRE DE PARC RECONNU POUR SON EFFICIENCE ET SA RENTABILITÉ

Compétitivité des tarifs de location

Objectif	Cible	Indicateur	Résultat	Écart
Maintenir les taux de location pour les équipements les plus représentatifs inférieurs à ceux du marché	30 %	Pourcentage d'écart entre les taux de location des équipements du CGER et ceux du marché	33 %	+ 3 %

Pour vérifier la compétitivité de ses tarifs, le CGER a comparé ses taux de location à ceux du marché pour quatre catégories de véhicules légers (catégories les plus demandées). À cette fin, il a retenu les fournisseurs inscrits dans le répertoire gouvernemental *Location de véhicules automobiles, liste des fournisseurs*, qui offraient les plus bas tarifs dans les 59 subdivisions administratives du ministère des Transports.

Taux de location à long terme du Centre de gestion de l'équipement roulant par rapport à ceux du marché

Type de véhicule	Taux moyen du marché ($)		Taux du CGER ($)		Écart ($)		Écart (%)	
	2012-2013	2011-2012	2012-2013	2011-2012	2012-2013	2011-2012	2012-2013	2011-2012
Véhicule de tourisme	934	939	651	638	283	301	30	32
Camionnette 4 x 2, MTC 3100 kg min.	1 148	1 179	763	748	385	431	34	37
Camionnette à 4 portières 4 x 2, MTC 3900 kg min.	1 332	1 352	919	901	413	451	31	33
Fourgonnette compacte	1 251	1 263	807	791	444	472	36	37
MOYENNE							**33**	**35**

Le tableau ci-dessus montre que, en moyenne, les taux de location à long terme du CGER ont été inférieurs de 33 % à ceux du marché en 2012-2013. Il établit également une comparaison avec ceux de l'année précédente.

Bien que, dans l'ensemble, le contrat du CGER et le répertoire gouvernemental couvrent les mêmes éléments, certaines différences doivent être prises en considération dans l'interprétation des résultats.

Éléments	Répertoire gouvernemental	CGER
Âge des véhicules pour l'année 2012-2013	Véhicules de 2010 ou plus récents, en bon état et en mesure de fonctionner en tout temps	Véhicules en bon état et en mesure de fonctionner en tout temps; évalués selon une durée totale de location variant de 2 à 7 ans, selon le kilométrage parcouru annuellement
Période de location	Mensuelle	12 mois au minimum, renouvelable
Kilométrage	Kilométrage illimité	Kilométrage excédant 35 000 km* facturé selon un taux variant de 0,26 $ à 0,36 $ par kilomètre, selon la catégorie
Identification visuelle des véhicules	Non comprise	Comprise dans le tarif du CGER
Fourniture de liquide lave-glace	Non comprise	Gratuite pour les usagers des sites de ravitaillement en carburant du CGER
Marge de profit	Comprise dans le taux	Aucune marge de profit, car le CGER est sans but lucratif

* On considère que 80 % des véhicules légers du CGER parcourent 35 000 km et moins par année.

Le principal objectif du CGER est de développer son marché de location clés en main de véhicules à long terme. Ce produit répond aux besoins de la majorité de ses clients. Certains clients ont cependant besoin de louer des véhicules à court terme pour leurs activités saisonnières. Afin de répondre à leur demande, le CGER offre quelques catégories de véhicules en location à court terme (six mois au minimum).

On a également comparé les taux de location à court terme avec ceux du marché pour les mêmes fournisseurs et les mêmes catégories que pour la location à long terme. Précisons que les fournisseurs privés offrent les mêmes taux, que ce soit pour la location à court ou à long terme, tandis que le CGER établit son taux selon le terme choisi. Le tableau suivant montre que, malgré cette différence, les taux de location à court terme du CGER ont été inférieurs de 11 % en moyenne à ceux du marché en 2012-2013.

Taux de location à court terme du Centre de gestion de l'équipement roulant par rapport à ceux du marché

Type de véhicule	Taux moyen du marché ($)		Taux du CGER ($)		Écart ($)		Écart (%)	
	2012-2013	2011-2012	2012-2013	2011-2012	2012-2013	2011-2012	2012-2013	2011-2012
Véhicule de tourisme	934	939	839	823	95	116	10	12
Camionnette 4 x 2, MIC 3100 kg min.	1 148	1 179	1 048	1 027	100	152	9	13
Camionnette à 4 portières 4 x 2, MIC 3900 kg min.	1 332	1 352	1 227	1 202	105	150	8	11
Fourgonnette compacte	1 251	1 263	1 044	1 024	207	239	16	19
MOYENNE							**11**	**14**

En comparant la tarification des véhicules lourds, on constate qu'il existe des différences entre l'offre du CGER et celle du secteur privé. Diverses hypothèses doivent donc être étudiées, comme la composition des équipements et la durée d'utilisation. Compte tenu du manque de données sur ces sujets, il est difficile de comparer les taux de location pour ce type de véhicules.

Performance financière

Objectif	Cible	Indicateur	Résultat	Écart
Maintenir le niveau d'autofinancement	100 %	Pourcentage d'autofinancement	103,45 %	+ 3,45 %

Pour 2012-2013, les revenus autonomes du CGER, excluant la remise effectuée au MTQ, sont de 111 991 402 $, tandis que les dépenses se chiffrent à 108 256 836 $. Le taux d'autofinancement atteint donc 103,45 %.

ORIENTATION 5
ASSURER UNE GESTION EFFICACE DES ATELIERS DE MÉCANIQUE

Performance opérationnelle

Objectif	Cible	Indicateur	Résultat	Écart
Maintenir un taux de productivité des ateliers de mécanique semblable à la norme reconnue en Amérique du Nord	80 %	Pourcentage de productivité des ateliers de mécanique	78,2 %	- 1,8 %

Le taux de productivité des ateliers de mécanique du CGER correspond aux heures productives travaillées par les employés de ces ateliers divisées par les heures productives potentielles effectuées par ces mêmes employés. En 2012-2013, le nombre d'heures productives travaillées a été de 351 703.

Les heures productives potentielles s'obtiennent en multipliant le nombre d'employés à temps complet (ETC) travaillant dans les ateliers de mécanique par 1 500 heures productives potentielles pour une année, ce qui correspond à 450 030 heures productives potentielles pour 2012-2013. Le résultat des heures productives travaillées divisées par les heures productives potentielles atteint 78,2 %.

Contrôle des coûts d'exploitation

Objectif	Cible	Indicateur	Résultat
Obtenir un taux d'augmentation des coûts d'exploitation par unité pondérée* égal ou inférieur au taux de variation de l'indice des prix à la consommation**	≤ 0 %	Pourcentage d'écart entre le taux d'augmentation des coûts d'exploitation par unité pondérée* et le taux de variation de l'indice des prix à la consommation	3,65 % inférieur

* Unité pondérée ajustée en fonction de la période d'utilisation appelée ci-après « unité active équivalent temps plein »

** Le taux de variation des prix à la consommation de Statistique Canada pour la période était de 1 %.

On obtient le pourcentage d'augmentation des coûts d'exploitation par unité active équivalent temps plein en soustrayant le coût d'exploitation par unité active équivalent temps plein de l'année 2011- 2012 (6 633 $)*** de celui de l'année 2012-2013 (6 457 $), puis en divisant ce nombre par le coût d'exploitation par unité active équivalent temps plein de l'année 2011-2012 (6 633 $)***.

*** Un élément du calcul du coût d'exploitation par unité active équivalent temps plein a été revu, ce qui explique les différences observées comparativement aux valeurs présentées dans le rapport 2011-2012.

Le taux d'augmentation du coût d'exploitation par unité active équivalent temps plein du CGER en 2012-2013 était donc de - 2,65 %. Selon Statistique Canada, le taux de variation de l'indice des prix à la consommation se situait à 1,00 % pour la même période, ce qui donne un résultat de - 3,65 %.

Amélioration continue

Objectif	Cible	Indicateur	Résultat	Écart
Implanter la méthode Kaizen dans des ateliers de mécanique	5	Nombre d'ateliers de mécanique où la méthode Kaizen a été implantée	6	+ 1

Cet indicateur a pour objectifs de réduire les coûts d'exploitation et d'améliorer la performance des processus opérationnels du CGER qui désire implanter une démarche d'amélioration continue basée sur la méthode Kaizen. La réorganisation du travail devrait améliorer l'efficacité et l'efficience du service d'entretien et de réparation des véhicules.

Les six ateliers où la méthode Kaizen a été appliquée pour l'année financière 2012-2013 sont ceux de Cabano, Gaspé, Gatineau, Roberval, Sherbrooke et Saint-Jean-sur-Richelieu.

Pour chacun de ces ateliers, il y a eu :

- une présentation de la méthode et des activités Kaizen au personnel;
- la préparation d'un plan d'action et d'un plan d'aménagement.

Pour atteindre l'objectif relatif à cet indicateur au cours de l'année financière 2012-2013, le CGER a confié à ses gestionnaires régionaux la responsabilité d'assurer la tenue d'activités d'implantation basées sur une approche Kaizen pour leurs ateliers mécaniques respectifs, et ce, en collaboration avec leur service régional respectif. Pour ce faire, une formation leur a été donnée afin qu'ils intègrent les principes et les fondements associés à cette approche.

Soulignons que, en plus des six mandats Kaizen considérés comme achevés au cours de l'année financière 2012-2013, d'autres mandats d'analyse basés sur les principes Kaizen sont en cours de production, soit pour les ateliers suivants : Boucherville, Saint-Hyacinthe, New Carlisle et Québec.

ORIENTATION 6

MAINTENIR UNE VEILLE TECHNOLOGIQUE

Veille technologique

Objectif	Cible	Indicateur	Résultat	Écart
Analyser et intégrer, selon le cas, au moins deux innovations dans le domaine des véhicules favorisant le développement technologique	2	Analyse et intégration, selon le cas, de deux innovations dans le domaine des véhicules favorisant le développement technologique	2	0

Le CGER a établi cet indicateur afin de mieux souligner les efforts qu'il fait dans ce domaine. Il désire demeurer à la fine pointe de la technologie en matière de véhicules automobiles et de machinerie lourde.

Essieu porteur relevable pour camion

En 2012-2013, pour quelques-uns de ses camions de déneigement 8 x 4 (12-roues) fabriqués, le CGER a utilisé la technologie de l'essieu auxiliaire relevable. Ce type d'essieu supplémentaire permet d'obtenir une masse totale en charge supérieure à celle d'un camion 6 x 4 (10-roues) tout en offrant une maniabilité supérieure lors de manœuvres en terrain accidenté.

Technologie multiplexée

En 2012-2013, le CGER a débuté l'installation de systèmes d'épandage pour camions de déneigement utilisant la technologie électronique multiplexée. Ce système réduit le temps et la difficulté d'installation au montage initial. Il facilite la détection éventuelle de bris au système. Un premier système a été acquis en 2012-2013 aux fins d'évaluation initiale.

ORIENTATION 7

ASSURER LA MISE EN PLACE DE MÉCANISMES S'INTÉGRANT À LA STRATÉGIE GOUVERNEMENTALE DE DÉVELOPPEMENT DURABLE

Développement durable

Objectif	Cible	Indicateur	Résultat	Écart
Installer un système de télémétrie véhiculaire dans des véhicules du parc du CGER	30	Implantation d'un système de télémétrie véhiculaire dans des véhicules du parc du CGER*	35	+ 5

* Par « implantation d'un système », on entend le maintien en service des unités installées en 2011-2012.

Déjà en 2011-2012, le CGER a procédé à la mise en place d'un système de suivi de l'utilisation de ses propres véhicules par l'utilisation de la technologie de la télémétrie véhiculaire. L'implantation de ce système s'est faite selon les recommandations d'une étude sur le sujet produite en 2010-2011 par une firme externe. Le but principalement recherché par l'implantation de ce système est que le CGER puisse se familiariser avec cette technologie pour être en mesure de mieux conseiller sa clientèle sur les possibilités offertes. En 2012-2013, cette technologie de suivi des opérations a été maintenue en service sur 35 véhicules.

Veille environnementale

Objectif	Cible	Indicateur	Résultat	Écart
Analyser et intégrer, selon le cas, de nouvelles technologies ou de nouveaux équipements favorisant le développement environnemental	4	Analyse et intégration, selon le cas, de technologies ou de types d'équipements favorisant le développement environnemental	4	0

Le CGER tient à maintenir une veille environnementale par l'intégration de nouvelles technologies ayant des effets directs sur la diminution de la consommation de carburant ou des émissions de gaz à effet de serre (GES). Il veut suivre de près l'évolution des nouvelles technologies environnementales les plus performantes. Ainsi, durant l'année 2012-2013, le CGER a continué d'assurer la mise en place de mécanismes s'intégrant à la stratégie gouvernementale de développement durable visant l'amélioration du bilan environnemental de son parc de véhicules.

Projet 400 VÉ

Le projet 400 VÉ du Plan d'action 2011-2020 du gouvernement du Québec sur les véhicules électriques vise la mise en service de 400 véhicules électriques pour les deux prochaines années dans les parcs de véhicules de ministères et organismes, municipalités et entreprises privées. Le CGER a signé une entente avec le ministère des Ressources naturelles pour ajouter 100 véhicules électriques dans les ministères et organismes pour en faire la promotion auprès des ministères et organismes et des municipalités et pour les accompagner dans leur utilisation. Au 31 mars 2013, 48 véhicules électriques ont été mis en service pour ce mandat.

Déflecteur pour fourgonnette munie d'une flèche de signalisation

En 2012-2013, le CGER a produit un design amélioré de montage de flèche de signalisation pour fourgonnette. À la suite de tests de consommation de carburant tenus en conditions contrôlées, il a été démontré que ce montage permettait une réduction de la consommation de carburant de 8,8 %.

Le CGER a produit un design amélioré de montage de flèche de signalisation pour fourgonnette.

Caisse fourgon réfrigérée à haute efficacité

Le CGER a procédé à l'acquisition de camions équipés d'une caisse fourgon isolée réfrigérée à haute efficacité. Ces caisses fourgons, utilisées par notre client Héma-Québec pour le transport de sang, sont dotées d'une construction réduisant les pertes thermiques, ce qui diminue le besoin de réfrigération par une isolation supérieure et permet une meilleure économie de carburant. La durée de vie de ces caisses fourgons est supérieure comparativement à celle de l'ancien modèle.

Huile biodégradable

À la suite d'un besoin exprimé par un client ayant à effectuer des travaux d'excavation près de cours d'eau, de l'huile hydraulique biodégradable a été employée. Cette demande a conduit à la publication d'un bulletin technique faisant état des recommandations de sélection et d'emploi de ce type de fluide hydraulique. Ce type d'huile diminue le risque de contamination environnementale par ses propriétés de dégradation rapide.

Les résultats 2012-2013 des engagements spécifiques énoncés dans la Déclaration de services à la clientèle

ENGAGEMENT 1

OFFRIR AU CLIENT UN SERVICE DE QUALITÉ DANS TOUS LES ATELIERS DE MÉCANIQUE. POUR CE FAIRE, RÉPONDRE AU CLIENT DE FAÇON COURTOISE ET ENTRETENIR OU RÉPARER SON VÉHICULE DANS LES DÉLAIS CONVENUS.

Qualité du service

Nombre total de réparations et d'entretiens	Plaintes enregistrées concernant le service en ateliers	Résultat (%)
79 099*	3	99,99

* La méthode d'extraction des données ayant été revisée en 2011-2012, il n'y a aucune donnée comparable à celles des années antérieures à 2011-2012.

Pour garantir le respect de cet engagement, le CGER doit veiller à ce que le service soit courtois et que l'entretien ou la réparation du véhicule du client soit fait dans les délais convenus. Les trois plaintes déposées en 2012-2013 se rattachent à cet engagement : une plainte se rapporte au délai de livraison, une plainte porte sur les explications reçues du personnel des ateliers de mécanique et une autre sur le délai de réponse lors d'un appel de dépannage.

Des renseignements supplémentaires sur les plaintes enregistrées au CGER en 2012-2013 se trouvent à la section « Les relations avec la clientèle » du présent document.

ENGAGEMENT 2

FOURNIR AU CLIENT UN VÉHICULE CONFORME À SES BESOINS ET AU MOMENT CONVENU AVEC LUI.

Conformité des véhicules

	Lourds	Légers	TOTAL
Nombre total de véhicules livrés*	102	327	**429**
Nombre de véhicules livrés conformément aux spécifications et à la date convenue avec le client**	89	305	**394**
Pourcentage de conformité (%)	87	93	**92**

* Exclut les véhicules non assignés à un client en particulier lors de la commande et inclut également les équipements.
** Inclus les prêts de véhicules et les véhicules maintenus en état de fonctionnement en attendant ceux qui sont commandés.

Les 429 véhicules livrés en 2012-2013 étaient conformes aux spécifications et 35 n'ont pas été livrés à la date convenue. Il est important de noter que le CGER ne contrôle pas toutes les étapes relatives à l'achat et à la livraison des véhicules légers. Il n'est pas responsable de la gestion de l'acquisition de ces véhicules et doit également composer avec les délais de livraison des fabricants.

ENGAGEMENT 3

FOURNIR UN SERVICE DE DÉPANNAGE 24 HEURES SUR 24 ET 7 JOURS SUR 7, POUR TOUTE RÉPARATION OU TOUT REMORQUAGE CONCERNANT UN VÉHICULE OU UN ÉQUIPEMENT CONNEXE LOUÉ AU CGER, ET CE, PAR L'ENTREMISE DU 1 888 314-CGER.

Nombre de dépannages et de plaintes enregistrées

Nombre total de dépannages	Plaintes enregistrées concernant ce service	Résultat (%)
2 155	1	99,95

Pour vérifier si cet engagement a été respecté, il faut s'assurer que le service a été efficace, 24 heures sur 24 et 7 jours sur 7, et qu'aucune plainte n'a été enregistrée au sujet de l'absence de réponse et de prise en charge du service de dépannage. Toutefois, en 2012-2013, le CGER a reçu une plainte concernant ce service.

ENGAGEMENT 4

RAPPELER LE CLIENT DANS UN DÉLAI D'UN JOUR OUVRABLE SUIVANT LA RÉCEPTION D'UNE PLAINTE FORMULÉE VERBALEMENT. ENVOYER UN ACCUSÉ DE RÉCEPTION DANS LES 10 JOURS OUVRABLES DANS LE CAS D'UNE PLAINTE ÉCRITE. DANS LES DEUX CAS, INDIQUER LE NOM D'UNE PERSONNE-RESSOURCE ET LE DÉLAI PRÉVU POUR LE TRAITEMENT DE LA PLAINTE.

Nombre de plaintes pour lesquelles l'accusé de réception a été envoyé dans les délais prévus

Type de plainte	Nombre total de plaintes	Plaintes pour lesquelles l'accusé de réception a été envoyé dans les délais prévus	Résultat (%)
Plainte verbale	0	3	–
Plainte écrite	3	3	100

Dès la réception d'une plainte, celle-ci est acheminée à la personne qui en a la responsabilité. Cette dernière transmet un accusé de réception et s'assure que le dossier est traité avec diligence.

Des renseignements supplémentaires sur les plaintes enregistrées au CGER en 2012-2013 se trouvent à la section « Les relations avec la clientèle » du présent document.

Les autres résultats

La section qui suit présente quelques méthodes de calcul dont le CGER s'est servi pour établir certains ratios administratifs et coûts de revient.

Le ratio des dépenses administratives

	2012-2013	2011-2012
Total des dépenses administratives ($)	7 012 544	6 335 049
Total des dépenses du CGER ($)	108 256 835	106 117 978
RÉSULTAT (%)	**6,48**	**5,97**

La couverture des coûts administratifs

	2012-2013	2011-2012
Total des dépenses administratives ($)	7 012 544	6 335 049
Total des revenus de location et des revenus générés par les travaux à taux horaire ($)	93 016 751	90 297 769
RÉSULTAT (%)	**7,54**	**7,02**

Le coût de revient des ateliers de mécanique

	2012-2013	2011-2012
Total des coûts imputables aux opérations ($)	32 668 487	32 778 492
Nombre d'heures productives potentielles	450 030	465 270
RÉSULTAT ($ par heure)	**72,59**	**70,45**

Le coût d'exploitation par unité pondérée

	2012-2013	2011-2012**
Coût des opérations d'entretien du parc du CGER ($)	44 501 637	44 657 603
Nombre total des unités pondérées*	6 891,56	6 732,79
RÉSULTAT ($ par unité pondérée)	**6 457**	**6 633**

* Unité pondérée ajustée en fonction de la période d'utilisation appelée ci-après « unité active équivalent temps plein ».

** Un élément du calcul du coût d'exploitation par unité active équivalent temps plein a été revu, ce qui explique les différences observées comparativement aux valeurs présentées dans le rapport 2011-2012.

Les dépenses administratives affectées aux opérations

	2012-2013	2011-2012
Dépenses administratives affectées aux opérations ($)	3 106 536	3 075 085
Nombre d'ETC dans les ateliers de mécanique, les bureaux de zone et le centre d'appels	364,02	377,18
RÉSULTAT ($ par ETC)	**8 534**	**8 153**

Les dépenses relatives aux pièces et aux réparations externes

	2012-2013	2011-2012
Pièces ($)	12 161 420	12 187 759
Réparations externes ($)	4 746 903	5 261 481
Pièces et réparations externes capitalisées ($)	2 983 056	3 041 288
TOTAL ($)	**19 891 379**	**20 490 528**

Dépenses relatives aux pièces et aux réparations externes par unité administrative

Unité administrative	TOTAL ($)	
	2012-2013	2011-2012
Direction	0	0
Service du soutien à la gestion	0	0
Service de l'ingénierie et des acquisitions	511 888	197 394
Direction de l'exploitation et des services à la clientèle	103 759	160 426
Service régional de Québec et de l'Est	0	0
Zone de la Côte-Nord	784 331	833 519
Zone de la Gaspésie–Îles-de-la-Madeleine	917 255	1 099 702
Zone du Bas-Saint-Laurent	627 291	690 558
Zone de Québec	2 406 197	2 807 854
Zone du Saguenay–Lac-Saint-Jean–Chibougamau	739 754	849 613
Service régional du Centre-du-Québec	0	0
Zone de la Chaudière-Appalaches	1 834 757	1 441 559
Zone de la Mauricie–Centre-du-Québec–Lanaudière	1 015 579	1 454 461
Zone de l'Estrie	1 281 683	1 497 566
Zone de la Montérégie	1 904 337	1 831 168
Fabrication	1 225 306	800 626
Service régional de Montréal et de l'Ouest	0	0
Zone de Montréal	2 380 988	2 720 707
Zone des Laurentides–Outaouais	1 844 673	1 797 980
Zone de l'Est-de-l'Abitibi	1 048 765	957 720
Zone de l'Ouest-de-l'Abitibi-Témiscamingue	1 264 816	1 349 675
TOTAL	**19 891 379**	**20 490 528**

Les perspectives pour 2013-2014

En 2013-2014, la réorganisation administrative sera complétée. Les efforts nécessaires seront consentis au maintien et à l'amélioration d'un milieu de travail où chacun se sent impliqué et mobilisé. Au terme de cette année, par l'entremise d'un sondage, les employés seront invités à se prononcer sur leur niveau d'appréciation et de mobilisation en ce qui a trait à leur travail. Dans le même ordre d'idées, nous poursuivrons notre cible d'implantation de cinq projets de la méthode *Kaizen* dans nos ateliers de mécanique.

Dans le contexte de l'annonce de la création d'une agence des transports, nous resterons attentifs à l'état d'avancement de ce dossier qui demeure essentiel au maintien du niveau de service pour tous nos clients et, plus particulièrement, pour le ministère des Transports. D'autre part, nous entendons investir le temps nécessaire à la révision du Plan stratégique 2009-2013 afin de doter notre organisation d'un nouveau Plan stratégique 2013-2017 qui reflète sa réalité, soit celle d'une unité autonome de service.

En début d'année, des efforts particuliers seront consacrés à la mise en œuvre du système du coût de revient. Cet outil permettra de nous approprier le plein contrôle sur nos coûts afin d'être en mesure de comprendre leurs comportements et leur évolution.

Notons aussi la mise en œuvre du plan de formation développé en 2012-2013 dont les objectifs sont l'amélioration des services offerts à notre clientèle ainsi que le développement et le maintien des compétences conduisant à un modèle de gestion favorisant la rétention et la mobilisation des employés.

La mise en ligne d'un système de facturation électronique sera complétée dès l'été 2013. L'ensemble de la clientèle aura accès à son dossier complet de facturation de façon sécurisée et personnalisée. En plus d'être écologique, de s'inscrire dans le programme de respect de l'environnement et de répondre aux obligations de l'application des normes ISO 14000, cette initiative représente un pas important vers l'amélioration continue de services rendus à la clientèle du CGER.

En matière de développement durable, les travaux se poursuivront en vue d'améliorer l'efficacité énergétique du parc de véhicules par l'application des mesures proposées d'économie de carburant et en continuant à offrir une gamme de plus en plus variée de véhicules à motorisation hybride et électrique.

En terminant, les résultats obtenus à la suite du sondage réalisé sur la satisfaction de la clientèle nous permettront de développer et de mettre en place des mesures d'amélioration de nos produits et services afin de maintenir des services de grande qualité. Nos clients sont le cœur de nos activités. Demeurons à l'écoute de leurs besoins.

Fonds de gestion de l'équipement roulant

États financiers 2012-2013

Rapport annuel de gestion 2012-2013

RÉSULTATS ET EXCÉDENT – NON AUDITÉS

De l'exercice terminé le 31 mars 2013

	Budget	2013	2012
REVENUS			
Locations	84 644 360 $	**86 516 652 $**	83 494 376 $
Réparations	6 468 325	**6 500 099**	6 803 392
Carburant	16 279 725	**17 721 069**	16 564 032
Subventions et contributions du gouvernement (note 3)	156 145	**451 485**	448 125
Autres	1 560 845	**802 097**	1 201 145
	109 109 400	**111 991 402**	108 511 070
Remises au ministère des Transports	—	**(2 500 000)**	—
	109 109 400	**109 491 402**	108 511 070
FRAIS D'EXPLOITATION			
Pièces (note 4)	21 294 377	**19 805 881**	20 061 369
Carburant (note 4)	15 979 725	**17 415 654**	16 238 732
Salaires et avantages sociaux	19 375 724	**19 803 300**	19 626 970
Loyers et entretien d'immeubles	6 582 956	**6 138 381**	6 339 609
	63 232 782	**63 163 216**	62 266 680
FRAIS D'ADMINISTRATION			
Salaires et avantages sociaux	5 753 676	**5 880 646**	5 332 372
Loyers et entretien d'immeubles	533 142	**497 137**	498 573
Entretien informatique	443 346	**372 674**	401 812
Frais de bureau	345 001	**290 006**	307 473
Télécommunications	647 047	**543 904**	633 608
Déplacements	515 300	**605 781**	514 916
Contrats de service et honoraires professionnels	1 049 037	**881 815**	688 418
Publicité et marketing	84 500	**114 780**	93 546
Perfectionnement	277 400	**588 411**	388 987
Autres	220 769	**185 577**	134 156
	9 869 218	**9 960 731**	8 993 861
AMORTISSEMENTS, MOINS-VALUES ET PERTE SUR CESSION			
Amortissement et moins-values du matériel roulant lourd	13 169 874	**13 616 569**	13 113 575
Amortissement et moins-values du matériel roulant léger	12 178 785	**12 258 495**	11 808 261
Amortissement des réservoirs et pompes	594 259	**588 368**	601 280
Amortissement des autres immobilisations corporelles	473 321	**496 983**	486 429
Amortissement du développement informatique	802 161	**578 217**	802 161
Perte sur disposition d'immobilisations corporelles	1 900 000	**1 753 188**	1 673 537
	29 118 400	**29 291 820**	28 485 243
FRAIS FINANCIERS			
Intérêts sur marge de crédit	534 430	**467 741**	435 136
Intérêts sur dette à long terme	6 131 350	**5 162 208**	5 708 036
Amortissement des frais d'émission de la dette	192 810	**177 627**	174 254
Intérêts et frais bancaires	30 410	**33 493**	54 768
	6 889 000	**5 841 069**	6 372 194
	109 109 400	**108 256 836**	106 117 978
EXCÉDENT	—	**1 234 566**	2 393 092
EXCÉDENT CUMULÉ au début	6 604 802	**6 604 802**	4 211 710
EXCÉDENT CUMULÉ à la fin	6 604 802 $	**7 839 368 $**	6 604 802 $

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

SITUATION FINANCIÈRE – NON AUDITÉE

Au 31 mars 2013

	2013	2012
ACTIFS FINANCIERS		
Encaisse	**1 368 598 $**	927 391 $
Débiteurs (note 5)	**11 596 906**	11 258 378
Subventions à recevoir (note 6)	**313 313**	—
Travaux en cours	**140 886**	134 546
Frais d'émission reportés de la dette	**707 703**	775 580
	14 127 406	13 095 895
PASSIFS		
Créditeurs et charges à payer (note 8)	**11 059 917**	9 330 092
Intérêts courus à payer	**1 653 619**	1 967 271
Revenus perçus d'avance	**3 439 272**	3 609 630
Avances du Fonds de financement (note 9)	**33 617 014**	20 531 777
Dette (note 10)	**150 409 184**	154 305 407
Subventions et contributions reportées (note 11)	**785 555**	362 749
	200 964 561	190 106 926
DETTE NETTE	**(186 837 155)**	(177 011 031)
ACTIFS NON FINANCIERS		
Immobilisations corporelles (note 13)	**189 942 320**	178 853 856
Stocks de fournitures (note 14)	**3 905 737**	3 758 542
Frais payés d'avance	**828 466**	1 003 435
	194 676 523	183 615 833
EXCÉDENT CUMULÉ	**7 839 368 $**	6 604 802 $

OBLIGATIONS CONTRACTUELLES (note 15)

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

Paul-Yvan Deschênes
Administrateur du Fonds

Dominique Savoie
Sous-ministre des Transports

VARIATION DE LA DETTE NETTE - NON AUDITÉE

De l'exercice terminé le 31 mars 2013

	Budget	2013	2012
EXCÉDENT	— $	**1 234 566 $**	2 393 092 $
Acquisition d'immobilisations corporelles	(37 680 000)	**(43 323 582)**	(35 787 117)
Amortissement des immobilisations corporelles	27 218 400	**27 538 632**	26 811 706
Perte de disposition d'immobilisations corporelles		**1 753 188**	1 673 537
Produit de disposition d'immobilisations corporelles		**2 943 298**	3 108 461
	(10 461 600)	**(11 088 464)**	(4 193 413)
Acquisition de stocks de fournitures		**(37 368 730)**	(36 259 817)
Acquisition de frais payés d'avance		**(828 466)**	(1 003 435)
Utilisation de stocks de fournitures		**37 221 535**	36 300 101
Utilisation de frais payés d'avance		**1 003 435**	884 436
		27 774	(78 715)
AUGMENTATION DE LA DETTE NETTE	(6 720 300)	**(9 826 124)**	(1 879 036)
DETTE NETTE au début	(180 709 800)	**(177 011 031)**	(175 131 995)
DETTE NETTE à la fin	(187 430 100) $	**(186 837 155) $**	(177 011 031) $

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

FLUX DE TRÉSORERIE – NON AUDITÉS

De l'exercice terminé le 31 mars 2013

	2013	2012
ACTIVITÉS D'EXPLOITATION		
Excédent	**1 234 566 $**	2 393 092 $
Éléments sans incidence sur la trésorerie		
Amortissement des immobilisations corporelles	**27 538 632**	26 811 706
Stocks de fournitures	**(147 195)**	40 284
Frais payés d'avance	**174 969**	(118 999)
Perte sur disposition d'immobilisations corporelles	**1 753 188**	1 673 537
Virement des subventions et contributions reportées	**(451 485)**	(448 125)
Virement des frais d'émission de la dette	**177 627**	174 254
Virement des revenus perçus d'avances	**(578 790)**	(588 493)
	28 466 946	27 544 164
Variation des actifs financiers et des passifs reliés à l'exploitation		
Débiteurs	**(338 528)**	(87 794)
Subventions et contributions à recevoir	**(313 313)**	1 403 308
Travaux en cours	**(6 340)**	(13 307)
Frais d'émission reportés liés aux dettes	**(109 750)**	(150 600)
Créditeurs et charges à payer	**1 729 825**	(1 071 374)
Intérêts courus à payer	**(313 652)**	(264 788)
Subventions et contributions reportées	**874 291**	(1 123 308)
	1 522 533	(1 307 863)
Flux de trésorerie provenant des activités d'exploitation	**31 224 045**	28 629 393
ACTIVITÉS D'INVESTISSEMENT EN IMMOBILISATIONS		
Acquisition d'immobilisations corporelles	**(43 323 582)**	(35 787 117)
Produit de disposition d'immobilisations corporelles	**2 943 298**	3 108 461
Flux de trésorerie provenant des activités d'investissement en immobilisations	**(40 380 284)**	(32 678 656)
ACTIVITÉS DE FINANCEMENT		
Revenus perçus d'avance	**408 432**	981 450
Avances du Fonds de financement	**13 085 237**	(8 032 471)
Dette effectuée	**21 500 000**	41 000 000
Dette remboursée	**(25 396 223)**	(30 013 562)
Flux de trésorerie provenant des activités de financement	**9 597 446**	3 935 417
AUGMENTATION (DIMINUTION) DE LA TRÉSORERIE	**441 207**	(113 846)
TRÉSORERIE au début	**927 391**	1 041 237
TRÉSORERIE à la fin	**1 368 598 $**	927 391 $
Intérêts payés au cours de l'exercice	**5 475 860 $**	5 972 824 $

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

NOTES COMPLÉMENTAIRES – NON AUDITÉES

Au 31 mars 2013

1. STATUTS CONSTITUTIFS ET NATURE DES ACTIVITÉS

Le Fonds de gestion de l'équipement roulant a été constitué le 1er avril 1998 par la Loi sur le ministère des Transports RLRQ, chapitre M-28. Il est affecté au financement des activités de gestion de l'équipement roulant.

Les surplus accumulés sont versés au Fonds consolidé du revenu aux dates et dans la mesure que détermine le gouvernement.

En vertu de l'article 985 de la Loi sur les impôts RLRQ, chapitre I-3 et de l'article 149 (1)d) de la Loi de l'impôt sur le revenu (L.R.C. 1985, c. 1 (5e suppl.)), le Fonds de gestion de l'équipement roulant n'est pas assujetti aux impôts sur le revenu.

2. PRINCIPALES CONVENTIONS COMPTABLES

Les états financiers sont établis selon le *Manuel de comptabilité* de l'Institut canadien des comptables agréés (ICCA) pour le secteur public. L'utilisation de toute autre source dans l'application de méthodes comptables est cohérente avec les principes comptables généralement reconnus et l'application des fondements conceptuels des états financiers pour le secteur public.

REVENUS

Les revenus de réparations sont comptabilisés selon la méthode de la comptabilisation du profit à l'achèvement des travaux.

Les autres revenus sont comptabilisés selon la méthode de la comptabilité d'exercice. Les revenus, y compris les gains, sont comptabilisés dans l'exercice au cours duquel ont eu lieu les opérations ou les faits dont ils découlent.

Les subventions et les contributions sont comptabilisées dans les revenus de l'exercice au cours duquel surviennent les faits qui leur donnent lieu, dans la mesure où ils sont autorisés, où les critères d'admissibilité sont rencontrés et où une estimation raisonnable des montants en cause est possible.

Les revenus et les contributions relatives au financement des immobilisations sont reportés et virés aux revenus au même rythme que les immobilisations auxquelles ils se rapportent.

FRAIS D'EXPLOITATION ET AUTRES CHARGES

Les frais d'exploitation et autres charges comprennent le coût des ressources qui sont consommées dans le cadre des activités de fonctionnement de l'exercice et qui peuvent être rattachées à ces activités.

ACTIFS FINANCIERS

Trésorerie

La trésorerie se compose de l'encaisse et, le cas échéant, du découvert bancaire.

Subventions à recevoir

Les subventions à recevoir sont constatées dans l'exercice au cours duquel surviennent les faits qui donnent lieu à ces subventions, dans la mesure où elles ont été autorisées, que l'entité a satisfait aux critères d'admissibilité, s'il en est, et qu'il est possible de faire une estimation raisonnable des montants en cause.

NOTES COMPLÉMENTAIRES – NON AUDITÉES

Au 31 mars 2013

2. PRINCIPALES CONVENTIONS COMPTABLES (suite)

Travaux en cours

Les travaux en cours représentent les réparations inachevées devant être facturées à la fin de ceux-ci. Ils sont évalués au moindre du coût et de la valeur de réalisation, déduction faite des montants facturés. Le coût peut être constitué du coût direct de la main-d'œuvre ainsi que d'autres coûts directs.

PASSIFS

Dette

Les emprunts liés à la dette sont comptabilisés au montant encaissé au moment de leur émission.

Les frais d'émission liés aux emprunts sont reportés et amortis sur la durée de chaque emprunt selon la méthode linéaire. Le solde non amorti est inclus aux frais d'émission reportés liés aux dettes.

Subventions et contributions reportées

Les rentrées grevées d'affectations d'origine externe sont constatées à titre de revenus dans l'exercice au cours duquel les ressources sont utilisées aux fins prescrites. Celles reçues avant l'exercice au cours duquel elles sont utilisées sont présentées à titre de subventions ou contributions reportées jusqu'à ce que les ressources soient utilisées aux fins prescrites.

Les contributions du gouvernement du Québec et du gouvernement du Canada relatives au financement des immobilisations sont reportées et virées aux revenus au même rythme que les immobilisations auxquelles elles se rapportent.

Avantages sociaux futurs

Régimes de retraite

La comptabilité des régimes à cotisations déterminées est appliquée aux régimes gouvernementaux interentreprises à prestations déterminées étant donné que le Fonds ne dispose pas de suffisamment d'information pour appliquer la comptabilité des régimes à prestations déterminées.

ACTIFS NON FINANCIERS

Immobilisations corporelles

Les immobilisations sont comptabilisées au coût et amorties selon une méthode logique et systémique, en fonction de leur durée de vie utile. Leur coût inclut les frais financiers capitalisés pendant la période de développement.

Les immobilisations en cours de construction et en mise en valeur ne font pas l'objet d'amortissement avant leur mise en service.

Les immobilisations acquises par donation ou pour une valeur symbolique sont comptabilisées à leur juste valeur au moment de leur acquisition avec contrepartie aux contributions reportées.

Les immobilisations sont amorties sur leur durée de vie utile selon la méthode de l'amortissement linéaire, aux taux suivants et en tenant compte d'une valeur résiduelle exprimée en pourcentage du coût :

	Durée de vie	Valeur résiduelle
Matériel et équipement	3, 5, 6, 10 et 15 ans	0 %, 12 %, 15 %
Améliorations locatives	5 ans	–
Développement informatique	5 ans	–

NOTES COMPLÉMENTAIRES – NON AUDITÉES

Au 31 mars 2013

2. PRINCIPALES CONVENTIONS COMPTABLES (suite)

Réduction de valeurs sur immobilisations corporelles

Lorsqu'une immobilisation corporelle ne contribue plus à la capacité de l'entité de fournir des biens et services, ou que la valeur des avantages économiques futurs qui se rattachent à l'immobilisation corporelle est inférieure à sa valeur comptable nette, le coût de l'immobilisation corporelle est réduit pour refléter sa baisse de valeur. Aucune reprise sur réduction de valeur n'est permise.

Les moins-values nettes sur immobilisations corporelles doivent être passées en charges dans l'état des résultats et excédent.

Stocks de fournitures

Les stocks se composent de pièces et de carburant qui seront consommés dans le cours normal des opérations au cours du ou des prochains exercices financiers. Ces stocks sont évalués au moindre du coût et de la valeur de réalisation nette. Le coût est calculé selon la méthode du coût moyen.

Frais payés d'avance

Les frais payés d'avance représentent des débours effectués avant la fin de l'exercice pour des services dont le Fonds bénéficiera au cours du ou des prochains exercices. Ces frais sont imputés aux charges au moment où le Fonds bénéficiera des services acquis.

3. SUBVENTIONS ET CONTRIBUTIONS DU GOUVERNEMENT

Les subventions et contributions gouvernementales comprennent 401 149 $ (419 783 $ en 2012) provenant du gouvernement provincial et 50 336 $ (28 342 $ en 2012) alloués par le gouvernement fédéral. Ces sommes correspondent à l'amortissement des contributions reportées relatives au financement des immobilisations.

	2013	2012
Virement des contributions reportées, transfert d'actifs	**38 158 $**	25 050 $
Virement des contributions reportées, souffleuses	**—**	280 000
Virement des contributions reportées, contrat d'approvisionnement	**274 255**	114 733
Virement des contributions reportées, programme Véhicules électriques	**88 736**	—
Virement des contributions reportées, programme écoAUTO	**50 336**	28 342
	451 485 $	448 125 $

4. FRAIS D'EXPLOITATION

	2013	2012
Pièces		
Stocks au début	**2 717 363 $**	2 861 739 $
Achat de pièces, réparations externes, immatriculations et autres	**19 917 156**	19 916 993
Stocks à la fin	**(2 828 638)**	(2 717 363)
	19 805 881 $	20 061 369 $

NOTES COMPLÉMENTAIRES – NON AUDITÉES

Au 31 mars 2013

4. FRAIS D'EXPLOITATION (suite)

	2013	2012
Carburant		
Stocks au début	**1 041 179 $**	937 087 $
Achat de carburant, entretien et permis pétrolier	**17 451 574**	16 342 824
Stocks à la fin	**(1 077 099)**	(1 041 179)
	17 415 654 $	16 238 732 $

5. DÉBITEURS

	2013	2012
Ministère des Transports	**3 357 891 $**	4 129 662 $
Autres ministères et organismes	**3 584 770**	3 142 483
Municipalités et autres	**4 654 245**	3 986 233
	11 596 906 $	11 258 378 $

6. SUBVENTIONS À RECEVOIR

	2013	2012
Ministère des Ressources naturelles – véhicules électriques	**313 313 $**	— $

7. EMPRUNT TEMPORAIRE

Le Fonds dispose d'une autorisation d'emprunt temporaire du ministère des Finances d'un montant maximal de 10 000 000 $, au taux préférentiel de la Banque du Canada. Les intérêts sont payables le 30 juin et le 31 décembre de chaque année et l'emprunt est renouvelable le 31 mars 2013. Le taux d'intérêt au 31 mars 2013 est de 3,00 % (3,00 % en 2012).

8. CRÉDITEURS ET CHARGES À PAYER

	2013	2012
Fournisseurs	**8 983 459 $**	7 212 827 $
Taxes de vente	**819 510**	850 512
Salaires et avantages sociaux	**1 256 948**	1 266 753
	11 059 917 $	9 330 092 $

9. AVANCES DU FONDS DE FINANCEMENT

Le Fonds est autorisé par décret du gouvernement du Québec à contracter une marge de crédit de 50 000 000 $, et ce, jusqu'au 31 mars 2014, auprès du ministre des Finances, à titre de gestionnaire du Fonds de financement. Le taux d'intérêt quotidien correspond à la moyenne des taux des acceptations bancaires pour un mois, plus une marge de 0,3 %. Le taux au 31 mars 2013 est de 1,52 % (1,50 % en 2012).

NOTES COMPLÉMENTAIRES – NON AUDITÉES

Au 31 mars 2013

10. DETTE

	2013	2012
Fonds de financement du gouvernement du Québec **Billets portant intérêt à taux fixe, remboursables par versement annuel :**		
6,094 %, 1 149 505 $, échu le 1er octobre 2012	— $	1 149 505 $
5,474 %, 782 656 $, échu le 16 juillet 2012	—	782 656
5,788 %, 725 583 $, échéant le 16 juillet 2018	**4 353 496**	5 079 079
5,267 %, 1 000 000 $, échéant le 5 mai 2014	**2 000 000**	3 000 000
4,524 %, 300 000 $, échéant le 1er décembre 2015	**2 100 000**	2 400 000
4,813 %, 1 000 000 $, échéant le 1er décembre 2015	**3 000 000**	4 000 000
4,855 %, 1 000 000 $, échéant le 1er décembre 2016	**4 000 000**	5 000 000
4,880 %, 300 000 $, échu le 9 mai 2012	—	1 800 000
5,065 %, 900 000 $, échéant le 1er décembre 2017	**9 000 000**	9 900 000
4,546 %, 317 554 $, échu le 10 mai 2012	—	317 554
4,598 %, 531 878 $, échéant le 1er octobre 2013	**531 878**	1 063 757
3,973 %, 2 000 000 $, échu le 1er octobre 2012	—	2 000 000
4,024 %, 850 000 $, échéant le 1er octobre 2013	**850 000**	1 700 000
4,024 %, 1 000 000 $, échéant le 1er octobre 2013, à refinancer	**6 000 000**	7 000 000
4,418 %, 400 000 $, échéant le 1er décembre 2017	**4 400 000**	4 800 000
4,542 %, 700 000 $, échéant le 1er décembre 2018	**4 200 000**	4 900 000
3,032 %, 833 333 $, échéant le 1er octobre 2014	**1 666 667**	2 500 000
4,180 %, 540 000 $, échéant le 1er juin 2017	**6 480 000**	7 020 000
4,060 %, 450 000 $, échéant le 1er décembre 2016	**3 150 000**	3 600 000
3,457 %, 416 667 $, échéant le 1er octobre 2014	**833 333**	1 250 000
3,753 %, 985 714 $, échéant le 1er octobre 2015	**2 957 143**	3 942 857
4,340 %, 750 000 $, échéant le 1er décembre 2019	**5 250 000**	6 000 000
3,203 %, 1 166 667 $, échéant le 1er octobre 2015	**3 500 000**	4 666 666
4,775 %, 233 333 $, échéant le 17 mai 2024	**2 800 000**	3 033 333
2,418 %, 1 000 000 $, échéant le 11 janvier 2016	**3 000 000**	4 000 000
3,724 %, 1 400 000 $, échéant le 1er décembre 2021	**12 600 000**	14 000 000
4,056 %, 600 000 $, échéant le 16 juillet 2025	**7 800 000**	8 400 000
2,892 %, 1 000 000 $, échéant le 1er octobre 2015	**3 000 000**	4 000 000
2,089 %, 450 000 $, échéant le 1er juin 2017	**2 250 000**	2 700 000
3,122 %, 380 000 $, échéant le 1er décembre 2021	**3 420 000**	3 800 000
2,390 %, 433 333 $, échéant le 1er juin 2018	**6 066 667**	6 500 000
1,328 %, 2 000 000 $, échéant le 3 juin 2014	**24 000 000**	24 000 000
2,140 %, 300 000 $, échéant le 1er décembre 2016	**1 200 000**	—
3,067 %, 400 000 $, échéant le 1er septembre 2023	**6 000 000**	—
1,941 %, 2 000 000 $, échéant le 1er décembre 2017	**10 000 000**	—
1,752 %, 1 000 000 $, échéant le 1er décembre 2016	**4 000 000**	—
	150 409 184 $	154 305 407 $

Échéanciers de la dette au 31 mars 2013 :

2014	29 746 509 $
2015	42 364 630
2016	19 314 630
2017	14 012 249
2018	20 592 249
2019-2025	24 378 916

NOTES COMPLÉMENTAIRES – NON AUDITÉES

Au 31 mars 2013

11. SUBVENTIONS ET CONTRIBUTIONS REPORTÉES

	2013	2012
Solde au début	**362 749 $**	1 934 182 $
Subventions et contributions	**874 291**	(1 123 308)
Virements	**(451 485)**	(448 125)
Solde à la fin	**785 555 $**	362 749 $

12. AVANTAGES SOCIAUX

Régimes de retraite

Les employés participent au Régime de retraite des employés du gouvernement et des organismes publics (RREGOP) ou au Régime de retraite du personnel d'encadrement (RRPE). Ces régimes sont interemployeurs à prestations déterminées et comportent des garanties à la retraite et au décès.

Les cotisations imputées aux opérations courantes s'élèvent à 1 182 763 $ (1 123 522 $ en 2012). Les obligations envers ces régimes se limitent aux cotisations à titre d'employeur.

Vacances et congés de maladie

Les vacances et les congés de maladie du Fonds remboursés par le gouvernement du Québec et constatés aux résultats de l'exercice s'établissent à 71 442 $ (179 858 $ en 2012).

13. IMMOBILISATIONS CORPORELLES

	Matériel et équipement	Développement informatique	Améliorations locatives	2013
Coût				
Solde au début	**335 071 594 $**	**15 412 516 $**	**208 168 $**	**350 692 278 $**
Acquisitions	**43 079 983**	**243 599**	**—**	**43 323 582**
Dispositions	**(21 347 170)**	**—**	**—**	**(21 347 170)**
Solde à la fin	**356 804 407**	**15 656 115**	**208 168**	**372 668 690**
Amortissement cumulé				
Solde au début	**157 385 959**	**14 244 295**	**208 168**	**171 838 422**
Amortissement	**26 960 415**	**578 217**	**—**	**27 538 632**
Dispositions	**(16 650 684)**	**—**	**—**	**(16 650 684)**
Solde à la fin	**167 695 690**	**14 822 512**	**208 168**	**182 726 370**
Valeur comptable nette	**189 108 717 $**	**833 603 $**	**— $**	**189 942 320 $***

* Des immobilisations en cours de construction, en développement ou en mise en valeur pour un montant total de 824 853 $ en matériel et équipement et 241 599 $ pour du développement informatique. Aucune dépense d'amortissement n'est associée à ces immobilisations.

NOTES COMPLÉMENTAIRES – NON AUDITÉES

Au 31 mars 2013

13. IMMOBILISATIONS CORPORELLES (suite)

	Matériel et équipement	Développement informatique	Améliorations locatives	2012
Coût				
Solde au début	320 343 600 $	15 412 516 $	208 168 $	335 964 284 $
Acquisitions	35 787 117	—	—	35 787 117
Dispositions	(21 059 123)	—	—	(21 059 123)
Solde à la fin	335 071 594	15 412 516	208 168	350 692 278
Amortissement cumulé				
Solde au début	147 653 539	13 442 134	208 168	161 303 841
Amortissement	26 009 545	802 161	—	26 811 706
Dispositions	(16 277 125)	—	—	(16 277 125)
Solde à la fin	157 385 959	14 244 295	208 168	171 838 422
Valeur comptable nette	177 685 635 $	1 168 221 $	— $	178 853 856 $*

* Des immobilisations en cours de construction ou en mise en valeur pour un montant de 702 438 $ au 31 mars 2012. Aucune dépense d'amortissement n'est associée à ces immobilisations.

14. STOCKS DE FOURNITURES

	2013	2012
Pièces	**2 828 638 $**	2 717 363 $
Carburant	**1 077 099**	1 041 179
	3 905 737 $	3 758 542 $

15. OBLIGATIONS CONTRACTUELLES

Dans le cadre de ses opérations, le Fonds s'est engagé à verser, au cours du prochain exercice, les montants suivants :

	2013	2012
Acquisitions d'immobilisations	**10 818 677 $**	17 406 481 $
Approvisionnement en biens et services	**985 280**	806 290
	11 803 957 $	18 212 771 $

NOTES COMPLÉMENTAIRES – NON AUDITÉES

Au 31 mars 2013

16. OPÉRATIONS ENTRE APPARENTÉS

Certains services de soutien administratif et technique fournis par le ministère des Transports, dont la juste valeur ne peut être déterminée au prix d'un effort raisonnable, ne sont pas comptabilisés dans l'état des résultats et excédent.

En plus des opérations entre apparentés déjà divulguées dans les états financiers et qui sont comptabilisés à la valeur d'échange, le Fonds est apparenté avec tous les ministères et les fonds spéciaux ainsi qu'avec tous les organismes et entreprises contrôlés directement ou indirectement par le gouvernement du Québec, ou soumis soit à un contrôle conjoint, soit à une influence notable commune de la part du gouvernement du Québec. Le Fonds n'a effectué aucune opération commerciale avec ces apparentés autrement que dans le cours normal de ses activités et aux conditions commerciales habituelles. Ces opérations ne sont pas divulguées distinctement aux états financiers.

17. JUSTE VALEUR DES INSTRUMENTS FINANCIERS

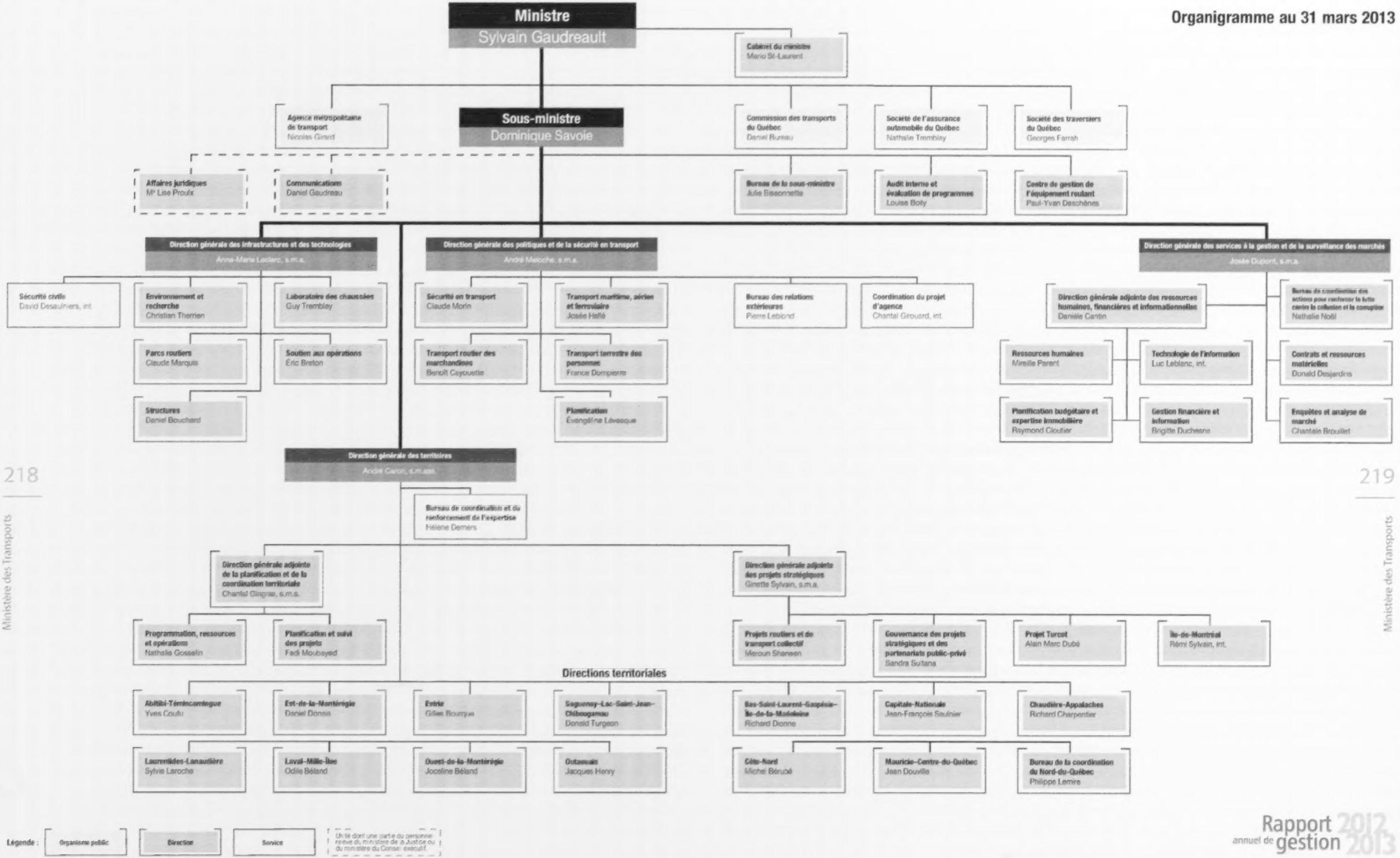
Avances du Fonds de financement

La juste valeur des avances du Fonds de financement est pratiquement identique à la valeur comptable, compte tenu de l'actualisation des flux de trésorerie au cours du marché pour des titres à taux semblables.

Dette

Au 31 mars 2013, la juste valeur de la dette de 150 409 184 $ (154 305 407 $ au 31 mars 2012) s'établissait à 160 559 749 $ (165 525 467 $ au 31 mars 2012), compte tenu de l'actualisation des flux de trésorerie du cours du marché pour des titres de nature semblable quant à l'échéance et au taux d'intérêt.

Organigramme au 31 mars 2013



Rapport annuel de gestion 2012 2013

Transports Québec